РУССКО-ЯПОНСКАЯ ВОЙНА

1904—1905 г.г.

„И нынѣ, господа отци и братья, оже ся гдѣ буду описалъ, или переписалъ, или не дописалъ, чтите исправливая Бога для, а не клените“.

(Лаврентьевская Лѣтопись).

ТОМЪ VII.

ТЫЛЪ ДѢЙСТВУЮЩЕЙ АРМІИ.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

Пути сообщенія. Средства передвиженій и сношеній.

РАБОТА ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ КОМИССІИ

по описанію Русско-Японской войны.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ

Типографія Тренке и Фюсно, Максимиліановскій пер., 13.

1910.

РУССКО-ЯПОНСКАЯ ВОЙНА
1904—1905 г.г.

„И нынѣ, господа отци и братья, оже ся гдѣ буду описалъ, или переписалъ, или не дописалъ, чтите исправливая Бога для, а не клените“.

(Лаврентьевская Лѣтопись).

ТОМЪ VII.

ТЫЛЪ ДѢЙСТВУЮЩЕЙ АРМІИ.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

Пути сообщенія. Средства передвиженій и сношеній.

РАБОТА ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ КОМИССІИ
по описанію Русско-Японской войны.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ
Типографія Тренке и Фюсно, Максимиліановскій пер., 13.
1910.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ЧАСТЬ II.

Пути сообщенія. Средства передвиженій и сношеній.

ГЛАВА XI.

ГЛАВА XII.

Г[illegible]

ГЛАВА XIV.

ГЛАВА XV.

ГЛАВА XVI.

ГЛАВА XVII.

ГЛАВА XVIII.

ПРИЛОЖЕНІЯ:

КАРТОГРАФИЧЕСКІЯ ПРИЛОЖЕНІЯ

ЧАСТЬ II.

Пути сообщенія, служба транспортовъ и этаповъ, телеграфъ и почта.

ГЛАВА XI.

Желѣзныя дороги.

Единственный рельсовый коммуникаціонный путь, съ перерывомъ на оз. Байкалѣ, связывалъ дѣйствующую армію съ основной базой ея — Европейской Россіей. Въ Сызрани, гдѣ этотъ путь примыкалъ къ европейской сѣти желѣзныхъ дорогъ, былъ начальный пунктъ его; въ Ляоянѣ, около котораго происходило развертываніе дѣйствующей арміи,—конечный, головной пунктъ.

Въ составъ рельсоваго пути входили (карт. прил. № 1): отъ Сызрани до Челябинска — Самаро-Златоустовская желѣзная дорога, протяженіемъ 1.057 вер., отъ Челябинска до Иркутска—Сибирская желѣзная дорога—3.048 вер.; отъ Иркутска до Маньчжуріи два, разъединенныхъ озеромъ Байкаломъ, участка Забайкальской желѣзной дороги: отъ Иркутска до Байкала—61 вер. и отъ Мысовой до Маньчжуріи—1.120 вер.; отъ Маньчжуріи до Харбина—западное отдѣленіе Китайской Восточной желѣзной дороги—876 вер. и отъ Харбина до Ляояна—южное отдѣленіе той же дороги—562 версты.

Кругобайкальская дорога, которая должна была сомкнуть сплошной рельсовый путь, къ началу военныхъ дѣйствій была еще въ постройкѣ и окончаніе ея вчернѣ ожидалось лишь къ осени 1904 г. Протяженіе этой линіи было 244 версты. Такимъ образомъ, по включеніи ея, общая длина рельсоваго пути, связывавшаго головную желѣзнодорожную станцію дѣйствующей арміи съ базой, равнялась 6.968 верстамъ.

Изъ желѣзныхъ дорогъ, составляющихъ этотъ коммуникаціонный путь, только одна Самаро-Златоустовская могла быть названа старой, вполнѣ устроенной дорогой, на прочихъ дорогахъ движеніе было

открыто сравнительно недавно, Китайскую Восточную же дорогу, хотя и съ открытымъ движеніемъ, нельзя было назвать законченной.

Сибирская желѣзная дорога.

Сибирская дорога, начатая постройкой въ 1892 г., была открыта для движенія на всемъ протяженіи 28 марта 1899 г. (1).

При сооруженіи Сибирской желѣзной дороги были приняты облегченныя техническія условія, по которымъ пропускная способность была опредѣлена всего въ 3 пары поѣздовъ въ виду того, что на дорогѣ ожидалось незначительное движеніе. Между тѣмъ, вскорѣ послѣ открытія западнаго участка дороги требованія на перевозки значительно превзошли первоначальныя предположенія. Намѣченъ былъ цѣлый рядъ мѣръ по усиленію пропускной и провозной способности дороги. 11 февраля 1899 г. послѣдовало Высочайшее утвержденіе заключенія Особаго Совѣщанія (2) объ усиленіи магистрали до 7 паръ воинскихъ поѣздовъ, объ ускореніи движенія поѣздовъ, требующемъ замѣны легкихъ рельсовъ тяжелыми, о прочихъ техническихъ улучшеніяхъ пути (3) и, наконецъ, объ увеличеніи количества подвижного состава.

Для усиленія пропускной и провозной способности дороги былъ предположенъ срокъ въ 5 лѣтъ, для увеличенія скорости движенія— 8 лѣтъ. Дальнѣйшія мѣропріятія повели къ нѣкоторому сокращенію намѣченныхъ сроковъ, и лѣтомъ 1902 г. явилась возможность пропускать между Челябинскомъ и Иркутскомъ 9 паръ поѣздовъ всѣхъ наименованій, что далеко еще не соотвѣтствовало заданію въ 7 воинскихъ паръ.

Въ началѣ 1904 г. по зимнему росписанію на 1903—1904 г. Сибирская дорога могла пропускать слѣдующее число сквозныхъ поѣздовъ:

1) скорыхъ (четыре раза въ недѣлю), пассажирскихъ и почтово-пассажирскихъ	4 пары
2) воинскихъ	1 „
3) товарныхъ ускоренныхъ	1 „
4) товарныхъ	3 „
Итого. .	9 паръ

Эти поѣзда, за выдѣленіемъ части ихъ для хозяйственныхъ грузовъ самой дороги, могли быть использованы для воинскаго движенія.

Составъ поѣздовъ на болѣе трудныхъ горныхъ участкахъ по техническимъ условіямъ опредѣлялся не свыше 24 груженыхъ единицъ (4).

На военное время для Сибирской дороги имѣлся выработанный въ 1903 г. максимальный воинскій графикъ, разсчитанный на открытіе промежуточныхъ разъѣздовъ.

Этотъ графикъ заключалъ въ себѣ:

1) сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ	7 паръ
2) скорыхъ поѣздовъ	1 „
3) почтовыхъ	1 „
4) товаро-пассажирскихъ	1 „
Итого. .	10 паръ.

Составъ грузовыхъ воинскихъ поѣздовъ также опредѣлялся нормою въ 24 груженыхъ единицы, нормою же для войсковыхъ, болѣе легкихъ по нагрузкѣ, поѣздовъ былъ 35-вагонный составъ.

Изъ семи воинскихъ поѣздовъ, нанесенныхъ на графикъ, подъ воинскія перевозки, согласно общихъ правилъ, признавалось возможнымъ фактически занимать не свыше 4—5 поѣздовъ, въ виду необходимости имѣть хозяйственные поѣзда, рабочіе поѣзда подъ перевозку матеріаловъ для дальнѣйшаго усиленія дороги и, кромѣ того, свободныя росписанія для урегулированія движенія (факультативъ).

Намѣченное усиленіе Сибирской дороги до 7 фактическихъ воинскихъ паръ по плану работъ въ связи съ аналогичнымъ усиленіемъ Забайкальской дороги должно было закончиться лишь въ началѣ 1905 г. (5).

Открытіе военныхъ дѣйствій заставило поспѣшить съ осуществленіемъ этой мѣры.

Въ особыхъ совѣщаніяхъ, собранныхъ по Высочайшему повелѣнію въ январѣ 1904 г. (6) по вопросу объ усиленіи Сибирской магистрали для военныхъ надобностей и о потребностяхъ Китайской Восточной жел. д., о чемъ будетъ еще упомянуто ниже, было, между прочимъ, выяснено, что при необходимости сохраненія на Сибирской дорогѣ одновременно коммерческаго и хозяйственнаго движенія въ размѣрѣ, хотя бы только достаточномъ для удовлетворенія самыхъ настоятельныхъ потребностей населенія Сибири и для развозки матеріала, нужнаго для развитія какъ Сибирской, такъ и лежащихъ за нею дорогъ, безусловно требуется усиленіе ея пропускной способности до 15 паръ сквозныхъ поѣздовъ въ сутки, изъ которыхъ:

1) воинскихъ	7 паръ
2) пассажирскихъ.	3 „
3) хозяйственныхъ	2 „
4) факультативныхъ	3 „
Итого. .	15 паръ.

Для осуществленія этого заданія требовалось построить 67 новыхъ разъѣздовъ, уложить на существующихъ станціяхъ и разъѣздахъ 30 верстъ путей съ устройствомъ для нихъ земляного полотна, построить соотвѣтственное количество линейныхъ и станціонныхъ зда-

1*

ній, подвѣсить добавочный телеграфный проводъ, усилить водоснабженіе, расширить каменноугольныя копи и проч.

Къ работамъ было приступлено немедленно, и велись онѣ настолько интенсивно, что къ 15 мая 1904 г., по укладкѣ 3 главныхъ разъѣздовъ на западномъ участкѣ и 25 разъѣздовъ на восточномъ, оказалось возможнымъ ввести графикъ движенія, на которомъ укладывалось отъ Челябинска до Оби 12 и отъ Оби до Иркутска 13 сквозныхъ поѣздовъ четнаго (восточнаго) направленія. Затѣмъ къ 29 іюня на западномъ участкѣ (Челябинскъ—Обь) были уложены остальные 19 разъѣздовъ и съ этого числа на немъ былъ введенъ 15-парный графикъ. Наконецъ, къ 15 октября 1904 г. были открыты остальные 20 разъѣздовъ восточнаго участка, и 15-парный графикъ былъ введенъ въ дѣйствіе на всемъ протяженіи Сибирской дороги.

Съ цѣлью увеличенія перевозокъ въ четномъ направленіи на графикъ было нанесено 16 сквозныхъ поѣздовъ четныхъ и 14 нечетныхъ.

Къ этому времени выяснилась настоятельная необходимость дальнѣйшаго увеличенія числа воинскихъ поѣздовъ до 10 и даже 12 фактическихъ паръ, вмѣсто первоначально предположенныхъ 7 паръ.

Ходатайства объ усиленіи Сибирской дороги сверхъ намѣченной въ началѣ войны нормы исходили отъ Командующаго арміей и начались съ мая 1904 г., когда почти закончившееся сосредоточеніе войскъ Азіятской Россіи и ожидавшееся въ ближайшемъ будущемъ прибытіе первыхъ подкрѣпленій изъ Европейской Россіи *) практически выяснили размѣры желѣзнодорожнаго движенія, необходимаго для удовлетворенія текущей потребности дѣйствующей арміи и для дальнѣйшаго усиленія ея.

Заявленное требованіе объ увеличеніи провозной способности Сибирской магистрали до 10 и 12 паръ воинскихъ поѣздовъ нельзя было считать новымъ, такъ какъ еще 23 февраля 1904 г., передъ отъѣздомъ къ своему посту, Командующій арміей, представляя Государю Императору свои соображенія о главнѣйшихъ мѣрахъ для обезпеченія успѣха въ предстоявшей войнѣ, признавалъ необходимымъ для успѣшнаго сосредоточенія арміи и быстраго подвоза ей всѣхъ грузовъ имѣть до 30 паръ воинскихъ поѣздовъ въ сутки. Въ первую очередь онъ ставилъ усиленіе рельсоваго пути, связывающаго Европейскую Россію съ Харбиномъ, до 14 паръ воинскихъ поѣздовъ, а южнаго отдѣленія Китайской Восточной дороги до 18 паръ [7].

---

*) 10-й и 17-й арм. корпуса.

Увеличеніе числа воинскихъ поѣздовъ до 12 паръ требовало устройства на Сибирской дорогѣ 40 новыхъ разъѣздовъ, укладки 100 верстъ дополнительныхъ путей и значительныхъ работъ по усиленію водоснабженія. Къ этимъ работамъ приступили немедленно послѣ исполненія перваго заданія, и къ 20 декабря 1904 г. былъ введенъ новый графикъ движенія, на которомъ было нанесено 17 четныхъ сквозныхъ поѣздовъ *) и 16 нечетныхъ (карт. прил. № 2). Изъ числа 17 поѣздовъ было 12 воинскихъ, 3 пассажирскихъ и 2 хозяйственныхъ и факультативныхъ.

Но фактическое выполненіе движенія поѣздовъ по означенному графику потребовало столь обширныхъ работъ, что вполнѣ закончены онѣ были только лѣтомъ 1905 г. До этого времени съ трудомъ иногда удавалось достигнуть пропуска 14 сквозныхъ поѣздовъ всякихъ наименованій, нерѣдко же, вслѣдствіе замѣшательствъ въ зимнемъ движеніи 1904—1905 гг., число ихъ опускалось до 10.

7 марта 1905 г. для увеличенія воинскаго движенія было отмѣнено пользованіе пассажирами однимъ изъ скорыхъ поѣздовъ, бывшихъ въ движеніи четыре раза въ недѣлю, и этотъ поѣздъ нѣсколько разъ былъ предоставленъ для срочныхъ воинскихъ грузовъ.

Затѣмъ къ 15 сентября 1905 г. предположено было ввести въ дѣйствіе 20-парный параллельный графикъ съ полною отмѣною скорыхъ поѣздовъ и съ назначеніемъ всѣмъ поѣздамъ одинаковой скорости (8).

Благодаря этой мѣрѣ число воинскихъ фактическихъ поѣздовъ должно было быть доведено до 13, но осуществить ее не пришлось вслѣдствіе прекращенія военныхъ дѣйствій.

Одновременно съ усиленіемъ пропускной способности дороги принимались мѣры по усиленію ея провозной способности путемъ командированія подвижного состава и паровозовъ. Въ началѣ 1904 г., когда обостреніе нашихъ переговоровъ съ Японіей грозило уже ежеминутнымъ разрывомъ, военное вѣдомство предложило управленію желѣзныхъ дорогъ принять экстренныя мѣры къ обезпеченію всей линіи Челябинскъ — Маньчжурія подвижнымъ составомъ для пропуска 3 воинскихъ поѣздовъ въ сутки. Дальнѣйшее усиленіе провозной способности дороги производилось параллельно съ усиленіемъ пропускной способности ея, и въ этомъ отношеніи Сибирская дорога была постоянно впереди Забайкальской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ вслѣдствіе того, что подвижной составъ, безпрерывно командируемый на усиленіе названныхъ дорогъ, проходя по Сибирской дорогѣ, повышалъ ея провозную способность.

---

*) Отъ Челябинска до Оби даже 18 поѣздовъ.

Забайкальская желѣзная дорога.

Забайкальская желѣзная дорога, начатая постройкой въ 1895 году, была открыта для правильнаго движенія на обоихъ участкахъ своихъ: Иркутскъ — Байкалъ и Мысовая — Стрѣтенскъ 1 іюля 1900 г.

По первоначальнымъ предположеніямъ Забайкальская желѣзная дорога должна была составить часть сплошного рельсоваго пути къ Тихому океану, пролегающаго на всемъ своемъ протяженіи въ предѣлахъ Россіи. Поэтому изысканія восточнаго участка были произведены отъ пристани Мысовой на восточномъ берегу оз. Байкала черезъ Верхнеудинскъ, Читу до Стрѣтенска на Шилкѣ, далѣе проектъ былъ разработанъ до ст. Покровской, расположенной при сліяніи р.р. Шилки и Аргуни, образующихъ р. Амуръ. Но къ постройкѣ линіи было приступлено лишь на участкѣ отъ Мысовой до Стрѣтенска, такъ какъ линія Стрѣтенскъ—Покровская была отмѣнена въ виду возникшаго въ 1895 г. и впослѣдствіи осуществленнаго предположенія о спрямленіи Сибирской магистрали черезъ Маньчжурію.

Изысканія вѣтви Забайкальской дороги къ китайской границѣ на соединеніе съ Китайской Восточной желѣзной дорогой были произведены въ 1897 г., а въ слѣдующемъ году началась постройка ея. Срокъ окончанія постройки этой вѣтви былъ назначенъ въ концѣ 1901 г., но вспыхнувшія лѣтомъ 1900 г. волненія въ Китаѣ заставили поспѣшить съ ея постройкой, и движеніе на ней было открыто 1 марта 1901 г.

Паромная переправа черезъ оз. Байкалъ.

Западный и восточный участки Забайкальской дороги, раздѣленные оз. Байкаломъ, сообщались паромной переправой черезъ это озеро. Первая мысль объ устройствѣ паромной переправы была высказана въ 1893 г. въ комитетѣ Сибирской желѣзной дороги при обсужденіи вопроса объ обезпеченіи непрерывной передачи грузовъ съ Сибирской дороги черезъ Байкалъ на Забайкальскую. Мѣра эта считалась временной, такъ какъ въ 1894 г. былъ уже отпущенъ кредитъ на производство изысканій для постройки Кругобайкальской дороги.

Работы по устройству переправы продолжались до половины 1900 г. Сборка двухъ ледоколовъ: главнаго „Байкалъ“ и вспомогательнаго „Ангара“, производилась на берегу озера у с. Лиственничнаго. „Байкалъ“ началъ правильные рейсы съ апрѣля 1900 г., „Ангара“ — съ августа того же года.

Кругобайкальская желѣзная дорога.

Успѣшная работа паромной переправы черезъ оз. Байкалъ за время военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ при подавленіи китайскихъ безпорядковъ послужила причиною того, что съ постройкой Кругобайкальской дороги не особенно торопились. Изысканія, произ-

веденныя въ 1895 и 1896 гг., не дали нужныхъ свѣдѣній для выбора направленія. Вторичныя изысканія 1898 г. окончательно установили направленіе только восточнаго участка проектированной дороги отъ Култука до Мысовой, для западнаго же участка потребовались новыя изысканія, которыя были произведены въ 1899 г. Результатомъ изысканій былъ выборъ направленія между станціями Байкалъ и Култукъ извилинами скалистаго берега озера. На проектированномъ пути требовалось устроить 38 тонелей (9), во многихъ мѣстахъ цѣлыми верстами дѣлать подпорныя стѣнки и большинство выемокъ разрабатывать въ твердомъ скалистомъ грунтѣ. Вслѣдствіе большого количества такихъ крупныхъ сооруженій работы по трасировкѣ линіи и составленію проекта были окончены только въ началѣ 1902 г., и въ серединѣ его было приступлено къ работамъ. Въ январѣ 1903 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе о принятіи Министромъ Путей Сообщенія всѣхъ мѣръ къ ускоренію работъ съ тѣмъ, чтобы постройка дороги была окончена не позже конца 1904 г.

Въ началѣ 1903 г. на восточномъ участкѣ отъ Танхоя до Мысовой на протяженіи 54 верстъ были уложены рельсы, ко 2 августа того же года этотъ участокъ былъ сданъ въ эксплоатацію Забайкальской дороги, а съ 1 января 1904 г. на немъ было открыто уже правильное движеніе (10). Это дало возможность перенести рейсы ледоколовъ съ линіи ст. Байкалъ—Мысовая (протяженіемъ 68 верстъ) на вдвое кратчайшую линію ст. Байкалъ—Танхой (протяженіемъ 34 версты), что, въ свою очередь, въ значительной степени повысило провозоспособность Байкальской переправы.

Такимъ образомъ, къ началу войны на Кругобайкальской дорогѣ оставался недостроеннымъ участокъ отъ ст. Байкалъ до Танхоя, протяженіемъ въ 190 верстъ.

Къ 15 апрѣля 1904 г. рельсовый путь былъ уложенъ отъ Танхоя до Култука на протяженіи 111 вер. и тотчасъ на этомъ участкѣ начались воинскія перевозки, въ іюлѣ же было открыто временное товарное движеніе. На западномъ горномъ участкѣ дороги отъ ст. Байкалъ до Култука, протяженіемъ 79 верстъ, укладка пути была окончена въ началѣ сентября 1904 г., 7 сентября прошелъ первый пробный поѣздъ, а 20 числа того же мѣсяца началось временное движеніе.

Средства Байкальской переправы.

Вслѣдствіе незаконченности къ началу войны Кругобайкальской дороги и остававшагося благодаря этому перерыва въ сплошномъ рельсовомъ пути, провозоспособность Забайкальской дороги и усиленіе подвижнымъ составомъ участка ея, лежащаго къ востоку отъ оз. Байкала, обу-

словливались провозоспособностью Байкальской переправы во время навигаціи.

Къ концу 1903 г. состояніе ледокольной переправы было слѣдующее: ледоколъ „Байкалъ“, совершая рейсы между ст. Байкалъ и Танхой, употреблялъ на переходъ изъ Байкала въ Танхой 2 часа 30 мин., обратно—2 часа 55 мин.; средній простой на ст. Байкалъ (за исключеніемъ чрезвычайныхъ случаевъ простоя вслѣдствіе бурь на озерѣ) былъ 3 часа 10 мин., средній простой на ст. Танхой—1 часъ 35 мин.; всего, слѣдовательно, одинъ рейсъ въ оба конца требовалъ немного болѣе 10 час., что давало возможность совершать въ среднемъ около 2,4 рейсовъ въ оба конца въ сутки. Если же принять во вниманіе, что при одностороннемъ (въ началѣ кампаніи) движеніи грузовъ на востокъ, на ст. Танхой должна была производиться лишь выгрузка, то по опытнымъ даннымъ можно было разсчитывать на продолжительность средняго простоя ледокола на этой станціи не болѣе получаса, а при этомъ условіи возможны были 3 и во всякомъ случаѣ $2^1/_2$ полныхъ рейса въ сутки.

Ледоколъ „Байкалъ“, приспособленный для перевозки груженыхъ вагоновъ, за одинъ разъ могъ поднять, кромѣ 28 вагоновъ, вкатываемыхъ на нижнюю палубу прямо съ пристани, еще отъ 2.000 до 2.300 человѣкъ ([11]). Обозъ можно было грузить на верхнюю палубу, при чемъ погрузка одной платформы обоза исключала погрузку одного людского вагона; большія повозки спеціальнаго типа (понтонныя, телеграфныя и пр.) и орудія могли перевозиться безъ разгрузки на платформахъ.

Такъ какъ въ составъ войсковыхъ эшелоновъ въ среднемъ входитъ около 14 конскихъ вагоновъ и платформъ, то ледоколъ въ одинъ рейсъ могъ поднять два полныхъ эшелона, вкатывая конскіе вагоны и платформы обоихъ эшелоновъ на нижнюю палубу и размѣщая людей на верхней палубѣ, а въ сутки, слѣдовательно, перевезти 5 эшелоновъ, что вполнѣ соотвѣтствовало, какъ видно будетъ ниже, той провозоспособности, которой обладала Забайкальская жел. дорога въ началѣ войны ([12]).

Впослѣдствіи по мѣрѣ усиленія провозной способности Забайкальской дороги соотвѣтственно усиливались средства и Байкальской переправы. Кромѣ вспомогательнаго ледокола „Ангара“ ([13]) и 3 казенныхъ пароходовъ съ 8 баржами, въ концѣ мая 1904 г. было зафрахтовано еще 3 частныхъ парохода съ 7 баржами; провозоспособность ледокола „Байкалъ“ удалось довести до 4 полныхъ оборотовъ въ сутки. Благодаря этимъ мѣрамъ Байкальская переправа была въ состояніи обслуживать до 10 полныхъ поѣздовъ въ сутки,

что даже превышало провозную способность Забайкальской дороги лѣтомъ 1904 г. [14].

Это состоянiе Байкальской переправы было подтверждено и на совѣщанiяхъ, состоявшихся 9, 11 и 12 iюня 1904 г. въ Иркутскѣ при участiи представителей отъ военнаго вѣдомства и вѣдомства Путей Сообщенiя подъ предсѣдательствомъ начальника желѣзнодорожнаго отдѣла штаба Намѣстника *) по вопросу объ усиленiи пропускной и провозной способности Забайкальской дороги. На предложенiе усилить средства Байкальской переправы для накопленiя грузовъ на восточномъ берегу озера на случай временныхъ разстройствъ и перерывовъ въ переправѣ, совѣщанiе признало проектированное усиленiе излишнимъ въ виду того, что наличныя средства переправы были вполнѣ достаточны для осуществленiя этой мѣры [15].

Гужевая переправа по льду оз. Байкала.

Основнымъ недостаткомъ Байкальской переправы было то, что она не была постоянной. Рейсы ледокола обыкновенно кончались въ концѣ декабря и начинались въ серединѣ апрѣля. Слѣдовательно, въ теченiе $3^1/_2$ мѣсяцевъ въ году пассажиры и грузы съ западнаго участка Забайкальской дороги на восточный должны были передаваться гужевымъ способомъ.

Въ виду ожидаемаго усиленнаго движенiя воинскихъ частей пассажировъ и грузовъ, при организацiи гужевой переправы по льду Байкала въ концѣ 1903 г. были приняты особыя мѣры. Вдоль пути на протяженiи 42 верстъ, черезъ каждыя 6 верстъ, были построены теплые, довольно помѣстительные, бараки. На полпути была устроена станцiя „Середина" съ хорошо оборудованными буфетами для пассажировъ I и II классовъ и особо для пассажировъ III класса. Здѣсь же былъ устроенъ продовольственный пунктъ въ 6 баракахъ по 24 кв. саж. каждый. Для гужевой перевозки было заведено свыше 3.000 лошадей и, кромѣ того, былъ допущенъ вольный извозъ съ высокой предѣльной таксой. Для наблюденiя за состоянiемъ дороги по озеру были организованы особыя артели рабочихъ, которыя расчищали путь, а въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ появлялись трещины, немедленно наводили черезъ нихъ небольшiе мостики, ставили фонари, сигналы, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и сторожевые посты [16].

Зимнiй перерывъ въ работѣ Байкальской переправы, весьма возможно, былъ учтенъ японцами въ ряду другихъ благопрiятныхъ для нихъ обстоятельствъ, такъ какъ прекращенiе дипломатическихъ сношенiй и открытiе военныхъ дѣйствiй послѣдовали какъ разъ въ началѣ этого перерыва **). Въ особенности вредно могло отразиться прекращенiе рейсовъ ледокола на работахъ по усиленiю восточнаго

*) Г.-л. Нидермиллера.

**) Ледокольная переправа закрылась 14 января 1904 г.

участка Забайкальской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ подвижнымъ составомъ и паровозами ([17]).

Выходомъ изъ этого критическаго положенія явилась укладка рельсоваго пути по льду озера Байкала. Укладка началась 2 февраля 1904 г. подъ непосредственнымъ наблюденіемъ Министра Путей Сообщенія, статсъ-секретаря князя Хилкова, выѣхавшаго изъ Петербурга еще въ началѣ года для разрѣшенія на мѣстѣ вопросовъ по усиленію дорогъ Сибирской магистрали. Главнымъ препятствіемъ, съ которымъ приходилось бороться какъ при укладкѣ пути, такъ и при эксплоатаціи его, были тѣ трещины и нажимы, которые вслѣдствіе не вполнѣ выясненныхъ причинъ постоянно образуются на ледяномъ покровѣ Байкала. Сама по себѣ прочность льда, достигающаго толщины 2 арш. у западнаго берега озера и $1^{1}/_{4}$ арш. у восточнаго, была настолько велика, что допускала бы движеніе цѣльныхъ поѣздовъ съ паровозами подъ парами, но трещины и нажимы, появляясь совершенно неожиданно, дѣлали невозможнымъ подобное пользованіе путемъ и заставили прибѣгнуть къ одиночной передачѣ и къ особымъ пріемамъ укладки пути.

Первые дни укладки трещины и нажимы были настолько часты и съ такой силой разрушали уложенные участки пути, что являлось сомнѣніе въ возможности осуществить когда-либо проектированную передачу подвижного состава, но затѣмъ, благодаря настойчивости руководителя работъ, удалось опредѣлить обычныя мѣста и направленія трещинъ, и въ этихъ мѣстахъ шпалы укладывались не прямо на ледъ, а на особыя клѣтки изъ положенныхъ крестъ-на крестъ и не скрѣпленныхъ между собою брусьевъ.

Уложенный такимъ способомъ путь былъ готовъ къ перекаткѣ вагоновъ 17 февраля, и въ этотъ день было спущено на ледъ болѣе 100 вагоновъ. Вагоны двигались конной тягой на разстояніи 50 саж. одинъ отъ другого. Первоначально для перекатки вагона запрягали четверку лошадей, а затѣмъ, когда люди и лошади привыкли къ этой работѣ, каждый вагонъ везла одна пара лошадей.

18 февраля на восточный берегъ Байкала было передано 20 первыхъ вагоновъ и затѣмъ передача производилась безостановочно до 1 марта, при чемъ въ нѣкоторые дни передавалось болѣе 200 вагоновъ. За это время было передано всего 1.300 вагоновъ.

Въ виду крайней надобности въ паровозахъ на Забайкальской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогахъ, 1 марта рѣшено было временно пріостановить передачу вагоновъ, выправить путь и затѣмъ приступить къ перекаткѣ паровозовъ. Съ выправленіемъ пути произошла задержка вслѣдствіе образованія продольной трещины подъ путемъ на протяженіи около 20 верстъ. Пришлось путь на этомъ

участкѣ передвинуть въ сторону. Работа эта была окончена къ 5 марта, и въ этотъ день для укладки пути и испытанія его прочности передъ пропускомъ паровозовъ было передано въ Танхой 28 груженыхъ и 10 пассажирскихъ вагоновъ. 6 марта началась передача паровозовъ.

Предварительно произведенныя испытанія выяснили, что перекатка паровозовъ цѣликомъ являлась довольно рискованной: спущенный для пробы на ледъ озера легкій 30-тонный паровозъ осѣлъ передними колесами въ ледъ и съ трудомъ былъ поднятъ и вывезенъ на берегъ. Поэтому подготовленные къ передачѣ паровозы разбирались на двѣ части. Съ рамы паровоза снимался цѣликомъ весь котелъ и ставился на двѣ платформы. Рама же со своими ходовыми частями двигалась по рельсамъ самостоятельно. Благодаря этому, вѣсъ каждой части паровоза не превышалъ 1.800 пудовъ, и сборка его на восточномъ берегу была очень проста: нужно было только поставить снова котелъ на раму и укрѣпить развинченные болты.

Въ такомъ видѣ 7 марта на ст. Танхой было перекачено 20 паровозовъ. Передача паровозовъ производилась еще въ теченіе 4 дней и всего было передано 65 паровозовъ. 9 марта, въ день отправки послѣдней партіи паровозовъ, подъ рельсовымъ путемъ вновь образовалась продольная трещина; дѣло шло уже къ веснѣ, поэтому дальнѣйшая перекатка паровозовъ была признана рискованной и отчасти излишней, такъ какъ переданными паровозами настоятельныя нужды Забайкальской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ по крайней мѣрѣ до начала ледокольной переправы были удовлетворены. Послѣ прекращенія передачи паровозовъ производилась еще передача вагоновъ до 15 марта, когда по состоянію льда путь пришлось убрать [18].

Всего по рельсовому пути было передано на восточный берегъ 2.285 товарныхъ вагоновъ [19] и 25 классныхъ.

Перевозка гужемъ грузовъ и пассажировъ и движеніе походнымъ порядкомъ по льду продолжалось еще до 17 апрѣля. Рейсы ледокола начались 22 апрѣля. Во время 4-дневнаго перерыва между переправой по льду и рейсами ледокола войсковые эшелоны [20] слѣдовали походнымъ порядкомъ по Кругобайкальскому тракту до ст. Култукъ, откуда перевозились уже по желѣзной дорогѣ. Только что уложенный отъ Култука до Танхоя рельсовый путь не былъ еще забалластированъ, и движеніе поѣздовъ производилось только днемъ.

Съ возобновленіемъ рейсовъ ледокола устранился тормазъ въ передачѣ воинскихъ грузовъ съ Сибирской дороги на Забайкальскую и въ доставкѣ укладочнаго матеріала и подвижного состава на За-

байкальскую и Китайскую Восточную жел. дороги для усиленія ихъ пропускной и провозной способности.

Лѣтомъ 1904 г. суда Байкальской переправы всецѣло обслуживали войсковое и грузовое движеніе Сибирской магистрали, и, какъ было упомянуто выше, провозоспособность ихъ нѣсколько превышала современную провозоспособность далѣе лежащей Забайкальской желѣзной дороги.

Послѣ открытія для движенія Кругобайкальской желѣзной дороги, осенью 1904 г., ледокольная переправа продолжала работать до 12 января 1905 г., передавая черезъ озеро тотъ излишекъ грузовъ, который не могла принять спѣшно открытая со слабой пропускной и провозной способностью дорога. Эту же работу, но уже въ меньшихъ размѣрахъ, выполняла ледокольная переправа и въ навигацію 1905 г., начавшуюся 26 апрѣля.

Во время зимняго перерыва ледокольной переправы въ 1905 г. съ 27 января по 10 апрѣля была вновь организована гужевая передача грузовъ, вызванная вышеупомянутой слабой провозоспособностью Кругобайкальской дороги. Прилагаемая вѣдомость (прил. № 1) количества грузовъ, переданныхъ съ Сибирской дороги на Забайкальскую за время съ 1 февраля 1904 г. по 1 октября 1905 г., показываетъ совмѣстную работу ледокольной переправы, гужевой передачи и Кругобайкальской жел. дороги.

Усиленіе Забайкальской желѣзной дороги.

Къ концу 1903 г. провозная способность Забайкальской жел. дороги была около 3½ поѣздовъ въ сутки.

Пропускная способность, согласно мобилизаціоннаго плана дороги, на участкѣ Мысовая—Карымская равнялась 7 парамъ въ сутки, изъ которыхъ:

1) почтово-пассажирскихъ	. .	1 пара
2) товаро-пассажирскихъ	. . .	1 „
3) воинскихъ		4 „
4) хозяйственныхъ		1 „
Итого	. .	7 паръ, включая и факультативъ.

На участкѣ Карымская—Маньчжурія пропускная способность равнялась всего 5 парамъ, изъ которыхъ:

1) почтово-пассажирскихъ		1 пара
2) воинскихъ		3 „
3) хозяйственныхъ		1 „
Итого		5 паръ, включая и факультативъ.

Кромѣ того, на обоихъ участкахъ было предусмотрѣно движеніе одинъ разъ въ недѣлю скорыхъ поѣздовъ.

Главною причиною слабой пропускной способности участка Карымская—Маньчжурія были недостатки въ водоснабженіи. Не было устроено оно еще на 6 станціяхъ участка, при чемъ на нѣкоторыхъ не начинались даже работы по устройству его, а на одной и вода еще не была найдена. Но въ виду того, что мобилизаціонный планъ перевозокъ былъ составленъ въ предвидѣніи возможности порчи сосѣдняго водоснабженія и фактически дорога пропускала временами до $5^1/_2$ паръ безъ помощи подвижного водоснабженія *), дѣйствительная пропускная способность участка была нѣсколько выше.

Значительная разница между провозной и пропускной способностью дороги побудила Министерство Путей Сообщенія еще въ ноябрѣ 1903 г., по собственному почину, командировать на дорогу 15 паровозовъ, затѣмъ въ январѣ 1904 г., по соглашенію съ военнымъ вѣдомствомъ, было командировано еще 10 паровозовъ, что дало возможность довести провозную способность дороги до 4 сквозныхъ воинскихъ паръ. На это же число поѣздовъ была обезпечена дорога и подвижнымъ составомъ.

Такое состояніе Забайкальской дороги, соотвѣтствовавшее въ обрѣзъ мобилизаціонному плану ея, но исключавшее возможность усиленія движенія собственными средствами, естественно озабочивало Намѣстника, и 15 января 1904 г. онъ телеграфировалъ Управляющему Дѣлами Комитета Дальняго Востока о необходимости возбудить въ Комитетѣ вопросъ объ усиленіи Забайкальской дороги хотя бы на болѣе слабомъ участкѣ Карымская—Маньчжурія, при этомъ указывалъ, что вообще развитіе нашихъ азіятскихъ дорогъ не соотвѣтствуетъ потребностямъ военнаго вѣдомства въ случаѣ войны; но при этомъ точныхъ заданій для желаемаго развитія не предлагалъ [(21)].

Полученіе этой телеграммы въ Петербургѣ совпало по времени съ состоявшимся 18 января особымъ совѣщаніемъ въ составѣ: Министровъ Путей Сообщенія и Военнаго, Управляющаго Министерствомъ Финансовъ, Начальника Главнаго Штаба и другихъ лицъ, ближайшимъ образомъ завѣдывающихъ дѣломъ воинскихъ перевозокъ, по вопросу объ усиленіи провозной способности Сибирской и Забайкальской жел. дорогъ. На этомъ совѣщаніи, какъ было уже упомянуто выше, рѣшено было въ ближайшее время довести провозную способность Сибирской магистрали до 7 воинскихъ поѣздовъ въ сутки. Этой нормой и было опредѣлено усиленіе Забайкальской дороги въ первую очередь. Для личнаго наблюденія за работами въ Иркутскъ выѣхалъ Министръ Путей Сообщенія.

---

*) Баками, поставленными на платформахъ.

Доведеніе пропускной способности дороги до 7 фактическихъ воинскихъ поѣздовъ въ сутки требовало нанесенія на графикъ 12 паръ, изъ которыхъ:

1) почтовыхъ и пассажирскихъ	2 пары
2) воинскихъ	7 „
3) хозяйственныхъ и факультативныхъ .	3 „
Итого	12 паръ.

Министръ Путей Сообщенія, ознакомившись на мѣстѣ съ состояніемъ дороги, 28 февраля 1904 г. телеграфировалъ Командующему Маньчжурской арміей, что до 1 мая дорога можетъ работать 6 парами, изъ которыхъ 4 воинскихъ, съ 1 мая—9 парами, изъ которыхъ 5 воинскихъ и только съ 1 іюня—11 парами, изъ которыхъ 7 воинскихъ (22). Въ дѣйствительности дорога въ своемъ развитіи опередила указанные сроки. 1 апрѣля оказалось возможнымъ ввести 9-парный графикъ, допускавшій пропускъ 6 воинскихъ поѣздовъ *). 1 іюля былъ введенъ 12-парный графикъ, допускавшій пропускъ 8 воинскихъ поѣздовъ **). Фактически дорога уже съ мая мѣсяца работала 7 поѣздами, въ среднемъ же съ 1 апрѣля по 1 іюля дала работу около 8 поѣздовъ въ день, при чемъ въ нѣкоторые дни пропускала по 10 и 11 поѣздовъ. Послѣ же введенія 12-парнаго графика ей пришлось иногда пропускать по 13—14 поѣздовъ въ день; достигалось это отправкою дровяныхъ и хозяйственныхъ поѣздовъ за воинскими вслѣдъ.

Причина столь напряженной работы Забайкальской дороги заключалась въ томъ, что ей, помимо транзитнаго движенія съ Сибирской дороги и рабочаго движенія по своему развитію, приходилось производить мѣстныя перевозки для удовлетворенія надобностей дѣйствующей арміи и Китайской Восточной жел. дороги. Конечно, подобная форсировка движенія шла въ ущербъ продовольственнымъ и хозяйственнымъ нуждамъ дороги. Неблагопріятнымъ условіемъ работы дороги было то обстоятельство, что заготовки топлива производились почти исключительно въ западной части ея, и топливо развозилось въ безлѣсный восточный участокъ дороги въ направленіи главнаго движенія. Для облегченія Забайкальской дороги въ этомъ отношеніи было установлено соглашеніе съ Китайской Восточной жел. дорогой о подачѣ послѣднею угля изъ Джалайнорскихъ копей обратными поѣздами на Забайкальскую дорогу, но для осуществленія этой мѣры пришлось соотвѣтственно развить добычу

*) И, кромѣ того, 1 пассажирскаго и 2 хозяйственныхъ поѣздовъ (для топлива). Скорый поѣздъ былъ отмѣненъ одновременно съ введеніемъ воинскаго графика.

**) И, кромѣ того, 1 пассажирскаго и 3 хозяйственныхъ поѣздовъ.

угля въ копяхъ, а для этого нужно было время и рабочія руки, въ которыхъ постоянно ощущался большой недостатокъ. Во всякомъ случаѣ до весны 1905 г. помощь, оказываемая Китайской дорогой топливомъ, была незначительна, такъ какъ управленіе Забайкальской дороги не переставало жаловаться на слабую подачу его.

Тотчасъ же послѣ доведенія пропускной способности Забайкальской дороги до 12 паръ, въ числѣ которыхъ было 8 воинскихъ, начались работы по дальнѣйшему усиленію дороги соотвѣтственно заявленному требованію объ установленіи 10, а затѣмъ 12 фактическихъ воинскихъ поѣздовъ на всемъ протяженіи Сибирской магистрали.

Для всесторонняго разсмотрѣнія этого вопроса въ началѣ іюля *) въ Иркутскѣ состоялось совѣщаніе изъ представителей военнаго вѣдомства и управленія дороги подъ предсѣдательствомъ начальника желѣзнодорожнаго отдѣла штаба Намѣстника [(23)]. Ознакомившись съ профилемъ дороги и прочими данными, совѣщаніе пришло къ заключенію, что пропускная способность можетъ быть доведена до 16¹/₂ паръ (17 въ четномъ направленіи и 18 въ нечетномъ), считая въ этомъ числѣ:

1) почтово-пассажирскихъ	1	пару
2) товарныхъ (частныхъ грузовъ)	1	„
3) воинскихъ	10	„
4) хозяйственныхъ и продовольственныхъ	2	„
5) факультативныхъ	2¹/₂	„
Итого	16¹/₂	паръ.

При этомъ угольные и дровяные поѣзда назначались въ счетъ факультативныхъ, на Кайдаловской же вѣтви (отъ Карымской до Маньчжуріи), гдѣ требовалось до 3¹/₂ поѣздовъ съ топливомъ въ сутки, для этой же надобности предназначался одинъ изъ хозяйственныхъ поѣздовъ въ томъ случаѣ, если не будетъ производиться подача угля съ Китайской дороги.

Пропускная способность въ 16¹/₂ паръ при современныхъ основныхъ свойствахъ дороги была признана предѣльной. Достиженіе дальнѣйшаго увеличенія ея, по мнѣнію совѣщанія, было возможно только при устройствѣ второго пути или значительныхъ варіантовъ съ перепроектировкой профиля, или же, наконецъ, при увеличеніи скорости хода поѣздовъ послѣ замѣны легкихъ рельсовъ тяжелыми.

Для усиленія пропускной способности дороги до 16¹/₂ паръ нужно было построить 35 новыхъ разъѣздовъ, уложить на новыхъ разъѣздахъ 102 версты рельсовъ и 360 стрѣлокъ, 58 верстъ допол-

*) 9-го, 11-го и 12-го.

нительныхъ путей на прочихъ станціяхъ, вырыть добавочные колодцы на 6 станціяхъ, подвѣсить новый телеграфный проводъ, расширить мастерскія, конторы, дежурныя комнаты и прочія служебныя зданія, оборудовать для жилья командируемыхъ на усиленіе личнаго состава агентовъ 414 товарныхъ вагоновъ и произвести еще много болѣе мелкихъ, но требующихъ для выполненія своего значительнаго времени, работъ.

Все это совѣщаніе признавало возможнымъ выполнить къ 1 октября 1904 г., движеніе же 10 воинскими поѣздами предполагалось открыть даже съ 1 сентября по укладкѣ одного разъѣздного пути на каждомъ изъ разъѣздовъ, но при условіи, что до 1 сентября на дорогѣ не будетъ въ движеніи болѣе 8 поѣздовъ.

Приблизительно къ этому же сроку ожидалась смычка пути на Кругобайкальской дорогѣ и доведеніе на ней пропускной способности въ ближайшее время до 14 паръ поѣздовъ въ сутки.

Для выполненія $16^1/_2$ парнаго графика Забайкальской и 14-парнаго графика Кругобайкальской дорогъ требовалось командированіе на нихъ 195 паровозовъ, 81 кл. вагона, 170 крытыхъ и 1.893 платформъ.

Въ дѣйствительности работы по усиленію пропускной способности были исполнены приблизительно въ намѣченный срокъ, такъ что 15 сентября былъ введенъ въ дѣйствіе новый графикъ съ 10 воинскими поѣздами, но прибытіе подвижного состава и паровозовъ для соотвѣтственнаго усиленія провозной способности значительно запоздало, и при введеніи новаго графика дорога была обезпечена паровозами и подвижнымъ составомъ всего лишь на 12 паръ всѣхъ наименованій (вмѣсто $16^1/_2$).

Столь быстрое усиленіе пропускной способности Забайкальской дороги, идущее почти параллельно усиленію Сибирской дороги и нѣсколько впереди западнаго отдѣленія Китайской дороги, дало поводъ Главному Штабу, руководившему транзитными воинскими перевозками по Сибирской магистрали, разсчитывать на немедленное увеличеніе числа сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ.

26 октября Военный Министръ телеграфировалъ по этому поводу Главнокомандующему слѣдующее:

„Съ 15 октября Сибирская и Забайкальская дороги пропускаютъ „12 воинскихъ поѣздовъ въ сутки. Предполагается дальнѣйшее уси„леніе Сибирской магистрали до пропуска 14 паръ воинскихъ въ „сутки *). Сдѣлано сношеніе съ Министромъ Финансовъ о безотлага„тельномъ усиленіи Китайской дороги, въ особенности участка Мань„чжурія—Харбинъ до соотвѣтствія съ остальными дорогами Сибирской

*) Путемъ увеличенія скорости движенія поѣздовъ.

„магистрали. Съ 1 ноября часть поѣздовъ будетъ направляться по „Кругобайкальской, и пропускъ 12 воинскихъ (поѣздовъ) при содѣй-„ствіи Байкальской переправы можно считать обезпеченнымъ“ [24].

Этому оптимистическому предположенію не суждено было сбыться. Назначеніе въ планахъ Главнаго Штаба 10 воинскихъ поѣздовъ въ сутки тотчасъ послѣ введенія на Забайкальской дорогѣ новаго графика (15 сентября) не замедлило создать на Забайкальской дорогѣ критическое положеніе. Имѣя въ наличіи паровозовъ только на 12 паръ, Забайкальская дорога выполняла планы Главнаго Штаба, перевозя воинскіе поѣзда въ ущербъ хозяйственнымъ нуждамъ дороги и обезпеченію дровами Кайдаловской вѣтви. Словомъ, дорога начала жить на капиталъ, а не на проценты. Оправданіемъ этому служило ожидаемое со дня на день прибытіе паровозовъ. Въ серединѣ декабря изъ числа назначенныхъ на дорогу паровозовъ не прибыло 264, что составило около $^1/_3$ всего количества ихъ.

Опозданія поѣздовъ начали возрастать, достигая трехъ сутокъ; движенію угрожало полное разстройство. Наступленіе суровыхъ зимнихъ холодовъ, крайне неблагопріятно отразившееся на движеніи по Сибирской дорогѣ, гдѣ образовались значительные заторы вагоновъ, замедлило прибытіе паровозовъ на Забайкальскую дорогу и затянуло кризисъ.

Кромѣ этой основной причины, на пониженіе работы Забайкальской дороги оказывалъ вліяніе еще цѣлый рядъ второстепенныхъ причинъ: 1) сильные холода, уменьшавшіе работоспособность паровозовъ, 2) недостатокъ теплыхъ помѣщеній для ремонта паровозовъ, 3) неуспѣшная поставка дровъ главнымъ подрядчикомъ, 4) сырыя дрова и уголь худшаго качества, къ каковому топливу приходилось прибѣгать за неимѣніемъ иного, 5) недостатокъ у подрядчиковъ рабочихъ рукъ для погрузки дровъ на паровозы, что потребовало наряда нижнихъ чиновъ изъ проходящихъ эшелоновъ [25].

Совокупность этихъ причинъ создала то, что въ серединѣ декабря на Забайкальской дорогѣ оказались задержанными болѣе 2.000 вагоновъ безъ всякой надежды продвинуть ихъ собственными средствами въ ближайшее время [26].

Крайне встревоженный состояніемъ Забайкальской дороги, Главнокомандующій 16 декабря телеграфировалъ Министру Путей Сообщенія и въ Главный Штабъ съ просьбой оказать быструю помощь командированіемъ нужныхъ до крайности паровозовъ [27] и, вмѣстѣ съ тѣмъ, съ рискомъ разстроить движеніе на Уссурійской дорогѣ приказалъ начальнику послѣдней командировать на Забайкальскую дорогу 30 паровозовъ, несмотря на его заявленіе, что при крайнемъ напряженіи онъ можетъ командировать не болѣе 10.

На эту телеграмму Министръ Путей Сообщенія 25 декабря отвѣтилъ, что имъ принимаются всѣ мѣры къ усиленію Забайкальской дороги паровозами, дано разрѣшеніе на закупку топлива помимо подрядчиковъ и, кромѣ того, установлена подача угля съ Сибирской дороги, что позволяетъ два дровяныхъ поѣзда замѣнить однимъ угольнымъ (28).

Тѣмъ не менѣе только къ концу февраля на Забайкальскую дорогу прибыли наконецъ паровозы въ количествѣ, необходимомъ для 17-парнаго графика, но безъ надбавки для двойной тяги 4 паръ поѣздовъ *). Задержка въ прибытіи паровозовъ послѣдней категоріи произошла вслѣдствіе начавшихся уже на заводахъ въ Европейской Россіи замѣшательствъ, сопряженныхъ съ прекращеніемъ работъ.

По мѣрѣ поступленія паровозовъ на Забайкальскую дорогу движеніе по ней исправлялось, но въ норму оно вошло только въ мартѣ 1905 г., при чемъ вслѣдствіе недостатка подвижного состава пришлось прибѣгнуть къ выгрузкѣ всѣхъ задержанныхъ грузовъ для освобожденія вагоновъ. Немалымъ тормазомъ воинскому движенію служили порожніе составы санитарныхъ поѣздовъ, занимавшіе почти ежедневно одно росписаніе.

Въ мартѣ 1905 г. 17 четныхъ поѣздовъ графика дороги были распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

1) почтовый и пассажирскій	1 поѣздъ.
2) санитарный	1 поѣздъ.
3) воинскихъ	9 поѣздовъ.
4) одинъ угольный и два дровяныхъ.	3 поѣзда.
5) для продовольствія служащихъ и внѣплановыхъ перевозокъ . . .	1 поѣздъ.
6) рабочихъ для ремонта пути и факультативныхъ.	2 поѣзда.
Итого. .	17 поѣздовъ (29).

Для того, чтобы дать возможность Забайкальской дорогѣ вывезти задержанные грузы, пришлось временно уменьшить передачу съ Сибирской дороги до 8 воинскихъ поѣздовъ въ день, заполняя излишекъ провозной способности Сибирской дороги грузами, назначенными только до Иркутска. Освободившимся отъ транзитнаго движенія 9-мъ воинскимъ поѣздомъ Забайкальская дорога воспользовалась для вывоза задержанныхъ грузовъ (30), что и удалось ей выполнить къ серединѣ мая.

*) Одной пассажирской, одной санитарной и двухъ грузовыхъ.

Въ теченіе переживаемаго Забайкальской дорогой кризиса западное отдѣленіе Китайской дороги, какъ видно будетъ ниже, успѣло развить свою провозную способность соотвѣтственно Сибирской дорогѣ, и Забайкальская дорога вслѣдствіе этого оказалась пробкой, понижающей провозную способность всей магистрали. Между тѣмъ, усиленный ростъ дѣйствующей арміи, отступившей къ Сыпингаю, и обширныя воинскія перевозки по возмѣщенію матеріальной части, утраченной подъ Мукденомъ, предъявляли къ желѣзнымъ дорогамъ все бо̀льшія и бо̀льшія требованія. Поэтому понятно, что взоры какъ Петербурга, такъ и Главной Квартиры Главнокомандующаго обратились на Забайкальскую дорогу.

По обсужденіи въ началѣ апрѣля всѣхъ условій работы Забайкальской дороги, начальникъ ея 9 апрѣля донесъ Главнокомандующему, что при аккуратномъ полученіи дорогой ежемѣсячно не менѣе 500.000 пудовъ угля съ Джалайнорскихъ копей количество воинскихъ сквозныхъ поѣздовъ *) отъ Иркутска до Маньчжуріи можетъ быть доведено до 12 въ сутки, при чемъ въ этомъ числѣ могли быть и грузовые съ двойной тягой въ зависимости отъ поступленія на дорогу паровозовъ, командируемыхъ для этой надобности.

При условіи ежемѣсячнаго полученія изъ Джалайнорскихъ копей $1^1/_2$ милліоновъ пудовъ угля начальникъ дороги полагалъ возможнымъ довести число сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ до 13 въ сутки, но при этомъ добавлялъ, что въ послѣднемъ случаѣ дорога должна будетъ работать при полномъ отсутствіи факультатива на самомъ трудномъ участкѣ ея [(31)].

Конечно, послѣднее обстоятельство не могло гарантировать правильности движенія и не устраняло еще опасенія за дальнѣйшую задержку Забайкальской дорогой транзитнаго движенія Сибирской магистрали. Болѣе надежнымъ средствомъ для усиленія провозной способности дороги были производившіяся на ней весною 1905 г. работы по дальнѣйшему усиленію ея пропускной способности на всемъ протяженіи до 20 паръ поѣздовъ **).

Это усиленіе, вопреки вышеприведенному заключенію совѣщанія, бывшаго въ Иркутскѣ въ іюнѣ 1904 г., признано было выполнимымъ путемъ устройства 20 новыхъ разъѣздовъ и укладки второго пути въ горныхъ участкахъ всего на протяженіи 48 верстъ. Работы предполагалось окончить къ августу 1905 г., но для подвоза укладочнаго и строительнаго матеріаловъ ежедневно занимались два поѣзда.

---

*) Включая и санитарный.

**) Соотвѣтственно Сибирской дорогѣ.

15 августа на Забайкальской дорогѣ былъ введенъ новый 20-парный графикъ, свободно дававшій 12 фактическихъ воинскихъ поѣздовъ и предоставлявшій возможность увеличить число ихъ до 14 послѣ перехода дороги къ минеральному топливу изъ мѣстныхъ Танхойскихъ, Толбагинскихъ и Хилокскихъ копей.

Введеніемъ 20-парнаго графика Забайкальская дорога опередила на цѣлый мѣсяцъ Сибирскую дорогу, гдѣ введеніе такого же графика ожидалось лишь 15 сентября, и поэтому перестала служить пробкой между послѣдней и Китайской Восточной жел. дорогой (карт. прил. № 2).

Показателемъ того, насколько остро ощущалась слабая провозная способность Забайкальской дороги сравнительно съ другими линіями Сибирской магистрали зимою 1904 — 1905 гг., служитъ серьезно разрабатывавшееся въ концѣ 1904 г. предположеніе о гужевой доставкѣ грузовъ отъ Мысовой до Манчжуріи вдоль Забайкальской жел. дороги для восполненія недостаточной провозной способности ея. Согласно данныхъ, собранныхъ по этому вопросу штабомъ тыла, для ежедневной доставки 40.000 пудовъ груза, соотвѣтствующаго приблизительно двумъ поѣздамъ, потребовался бы единовременный расходъ до 20 милліоновъ рублей на образованіе транспортовъ, въ виду невозможности воскресить въ короткое время бывшій гужевой промыселъ, и около 6 милліоновъ ежемѣсячнаго расхода по содержанію этихъ транспортовъ. Громадные расходы и сложность осуществленія этого мѣропріятія заставили отъ него отказаться, и мѣстныя мѣры къ усиленію провозной способности дороги свелись къ возможно полному использованію грузоподъемности поѣздовъ путемъ догрузки платформъ войсковыхъ *) эшелоновъ, болѣе тѣсной погрузки повозокъ со снятыми колесами и пр.

Китайская Восточная желѣзная дорога.

На Китайскую дорогу въ теченіе кампаніи выпала совершенно исключительная задача. Помимо того, что она представляла одно изъ звеньевъ Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути, связывавшаго мѣстную базу дѣйствующей арміи — Харбинъ съ основной базой — Европейской Россіей, она, какъ единственная желѣзнодорожная артерія театра войны, должна была обслуживать мѣстныя повседневныя нужды арміи по доставкѣ ей всего необходимаго изъ Харбина и по освобожденію ея отъ всего излишняго.

Пролегая по раіону боевыхъ дѣйствій, Китайская дорога жила одной боевой жизнью съ арміей; ни одно изъ крупныхъ событій въ

*) Терминъ „войсковой" относится къ эшелонамъ со штатными войсковыми частями и маршевыми командами; терминъ „воинскій"—къ эшелонамъ съ мертвыми грузами военнаго вѣдомства.

боевыхъ линіяхъ не проходило для нея безслѣдно, каждое изъ нихъ отражалось тѣмъ или инымъ образомъ на ея дѣятельности; готовилось наступленіе—по Китайской дорогѣ усиленно перевозились всякаго рода запасы изъ Харбина на югъ; происходило сраженіе—тысячи и десятки тысячъ раненыхъ эвакуировались въ Харбинъ. Кромѣ услугъ по своему прямому назначенію какъ желѣзной дороги, Китайская дорога оказала дѣйствующей арміи массу неоцѣнимыхъ услугъ, не имѣвшихъ ничего общаго съ дѣятельностью желѣзной дороги. Будучи мѣстнымъ русскимъ учрежденіемъ, уже обжившимся въ Маньчжуріи, управленіе дороги являлось какъ бы посредникомъ между дѣйствующей арміей и мѣстнымъ населеніемъ при исполненіи различнаго рода работъ и поставокъ. Собственные запасы дороги: строительные матеріалы, продовольствіе, инструментъ, взрывчатыя вещества и пр. ссужались дѣйствующей арміи въ случаѣ надобности. Словомъ, не было ни одного органа полевого управленія арміи, который такъ или иначе не пользовался бы услугами Китайской дороги. Поэтому на описаніи постепеннаго развитія ея и дѣятельности въ теченіе кампаніи приходится остановиться нѣсколько подробнѣе, чѣмъ относительно прочихъ дорогъ, входившихъ въ составъ коммуникаціонной желѣзнодорожной линіи дѣйствующей арміи.

Состояніе дороги къ началу войны.

Постройка Китайской Восточной желѣзной дороги съ самаго начала была сопряжена съ громадными затрудненіями, такъ какъ обществу приходилось не только самому организовать все, начиная съ обезпеченія служащихъ продовольствіемъ и жилыми помѣщеніями, съ охраною безопасности агентовъ и имущества дороги, и кончая устройствомъ судебной, полицейской, учебной, санитарной, церковной частей и т. д., но и считаться съ чрезвычайными обстоятельствами, какъ-то: чумная эпидемія въ 1899 г., мятежныя волненія въ 1900 г., холерная эпидемія въ 1902 г. и, въ довершеніе всего, ежегодныя наводненія.

Если оставить въ сторонѣ вопросъ о стоимости дороги, то, имѣя въ виду, что въ октябрѣ 1901 г. на всемъ протяженіи магистрали дороги въ 2.377 вер. путь былъ сомкнутъ и приведенъ въ такое состояніе, что представилось возможнымъ перевозить пассажировъ, новобранцевъ и почту, срокъ постройки дороги, изысканія главной линіи которой начались осенью 1897 г., а Южно-Маньчжурской вѣтви лишь въ 1898 г., слѣдуетъ считать очень краткимъ.

Естественно, что такая небывалая быстрота постройки, необходимость которой обусловливалась серьезными политическими и стратегическими соображеніями, не могла не проявиться въ нѣкоторыхъ недочетахъ, въ той массѣ недодѣлокъ, додѣлывать которыя пришлось уже во время кампаніи, и въ почти полномъ отсутствіи запасовъ

матеріаловъ, что во время войны постоянно тормазило развитіе желѣзной дороги соотвѣтственно предъявляемымъ ей требованіямъ дѣйствующей арміи.

Несмотря на поспѣшность въ постройкѣ и на стремленіе возможно скорѣе перейти къ эксплоатаціи для полученія дохода отъ этого стоившаго громадныхъ денегъ предпріятія, передача дороги изъ строительства въ эксплоатацію состоялась лишь лѣтомъ 1903 г., всего за полгода до начала кампаніи, такъ что и эта сторона дѣятельности желѣзной дороги не могла считаться вполнѣ налаженной.

Техническія условія сооруженія Китайской Восточной желѣзной дороги были слѣдующія (32):

Провозная способность была разсчитана для пропуска 7 паръ сквозныхъ поѣздовъ въ сутки, изъ которыхъ одна пара пассажирскихъ, одна пара товаро-пассажирскихъ и пять паръ ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ, въ составѣ 40 товарныхъ вагоновъ. Соотвѣтственно этому на дорогѣ было разсчитано количество подвижного состава, паровозныя зданія и мастерскія.

Пропускная способность дороги была разсчитана на 10 паръ поѣздовъ въ сутки со среднею скоростью на перегонахъ: 20 верстъ въ часъ на равнинныхъ участкахъ и 15 верстъ на горныхъ. На перегонахъ между станціями должны были быть построены площадки для открытія впослѣдствіи разъѣздовъ съ цѣлью въ случаѣ надобности увеличить пропускную способность дороги до 16 паръ поѣздовъ въ сутки, но въ дѣйствительности площадки для разъѣздовъ были подготовлены лишь на Южно-Маньчжурской вѣтви или такъ называемомъ южномъ отдѣленіи дороги. Водоснабженіе было разсчитано на 10 паръ поѣздовъ въ сутки.

Предѣльные радіусы для закругленій были установлены: на равнинныхъ участкахъ въ 250 саж., на горныхъ участкахъ въ 150 саж., при чемъ въ видѣ исключенія, въ крайнемъ случаѣ, допускался въ 120 саж. Предѣльный уклонъ для равнинныхъ участковъ былъ установленъ въ 0,009, а для горныхъ въ 0,015. Разстояніе между станціями въ равнинныхъ участкахъ было опредѣлено не болѣе 30 вер., въ горныхъ—не болѣе 24 вер.

Земляное полотно было проектировано для одного пути, но при расположеніи резервовъ и кавальеровъ имѣлась въ виду возможность уширенія земляного полотна съ одной стороны подъ второй путь. Всѣ трубы, мосты и путепроводы были устроены подъ одинъ путь.

Разстояніе между депо было установлено не менѣе 100 и не болѣе 160 верстъ. Кромѣ главныхъ и оборотныхъ депо, паровозныя зданія были устроены для вспомогательныхъ паровозовъ на станціяхъ, лежащихъ на границѣ горныхъ участковъ и на перевалахъ.

Общее число стойлъ въ паровозныхъ зданіяхъ соотвѣтствовало $^2/_3$ общаго числа паровозовъ, назначенныхъ на дорогу соотвѣтственно вышеприведенной провозной способности ея. Разстояніе между пунктами водоснабженія было не болѣе 30 верстъ въ равнинныхъ участкахъ и 24 вер.—въ горныхъ.

Ко времени объявленія войны главный путь былъ законченъ на всемъ протяженіи, за исключеніемъ перевальнаго участка западнаго отдѣленія, на которомъ еще не былъ отдѣланъ тонель черезъ Большой Хинганъ, и движеніе производилось по обходному пути съ тупиками. Балластировка главнаго пути была закончена, а отсутствіе балласта на станціонныхъ путяхъ не представляло затрудненія для движенія. Станціонныхъ и разъѣздныхъ путей оставалось не уложено 125,12 вер. Изъ намѣченныхъ къ открытію 74 разъѣздовъ было открыто только 15. Укладочнаго матеріала для открытія остальныхъ разъѣздовъ не имѣлось, такъ какъ бывшія въ запасѣ 124,2 вер. рельсъ и скрѣпленій пришлось обратить на карьерныя и дровяныя вѣтки, необходимыя для вывоза балласта и топлива. Запасъ шпалъ былъ незначителенъ, а между тѣмъ требовалась замѣна шпалъ, уложенныхъ въ 1900 г. Оборудованіе дороги, оставшееся отъ строительнаго періода, вполнѣ отвѣчало рабочимъ потребностямъ дороги.

Нѣкоторые мосты имѣли временный характеръ, но немедленной перестройки не требовали. Подъ нѣкоторыми запасными путями не было мостовъ, которые предполагалось построить изъ матеріала отъ разобранныхъ временныхъ мостовъ главнаго пути. Постоянное водоснабженіе было открыто на 39 остановочныхъ пунктахъ изъ 94, назначенныхъ по проекту, временное—на 50 пунктахъ. Такое водоснабженіе было достаточно для пропуска 10 паръ поѣздовъ. Станціонныя помѣщенія находились еще въ періодѣ постройки и было готово около 86% назначенной по проекту общей площади ихъ; изъ помѣщеній для пограничной стражи было готово около 63% [33].

Ремонтъ подвижного состава и особенно паровозовъ вполнѣ удовлетворялъ современному коммерческому движенію дороги, но при усиленномъ воинскомъ движеніи, обусловленномъ командированіемъ дополнительнаго подвижного состава съ дорогъ Европейской Россіи, ремонтъ былъ затруднителенъ, такъ какъ изъ предположенныхъ для 10-парнаго движенія мастерскихъ было готово лишь 65%, считая въ томъ числѣ и временныя помѣщенія. Изъ паровозныхъ зданій было готово около 60% [33].

Снабженіе дороги топливомъ производилось: на западной линіи отъ Маньчжуріи до Иректэ — каменнымъ углемъ, добываемымъ изъ Джалайнорскихъ каменноугольныхъ копей; на участкѣ отъ Иректэ

до Аньда—дровами, заготовляемыми на западномъ отдѣленіи дороги; на участкѣ отъ Аньда до Харбина, на всемъ восточномъ отдѣленіи и на участкѣ южнаго отдѣленія отъ Харбина до Яомыня—дровами, заготовляемыми на восточномъ отдѣленіи дороги; наконецъ, на южномъ отдѣленіи отъ Яомыня до Портъ-Артура—каменнымъ углемъ, частью добываемымъ изъ мѣстныхъ копей у Янтая, Мукдена, Чантафу и Куанчендзы, частью привознымъ японскимъ и китайскимъ, доставляемымъ въ порты Дальній и Инкоу.

Заготовка запасовъ топлива производилась соотвѣтственно пропускной способности дороги, опредѣленной техническими условіями ея сооруженія, т. е. 10 паръ поѣздовъ на западномъ и восточномъ отдѣленіяхъ и 16 паръ на южномъ. Годовая потребность топлива по этому заданію для участка западнаго отдѣленія отъ Маньчжуріи до Аньда равнялась 140.000 кубовъ дровъ; въ январѣ 1904 г. имѣлось налицо 25.000 куб., ожидалась поставка 100.000 куб. и годовая добыча Джалайнорскихъ копей составляла 1.200.000 пуд. угля, что соотвѣтствовало 50.000 куб. дровъ ([34]); такимъ образомъ, имѣлось на лицо и ожидалось 175.000 кубовъ; слѣдовательно, 10-парное движеніе на этомъ участкѣ было обезпечено топливомъ болѣе чѣмъ на годъ. Въ еще лучшихъ условіяхъ было восточное отдѣленіе съ участками: западнаго отдѣленія отъ Аньда до Харбина и южнаго— отъ Харбина до Яомыня, — годовая потребность топлива равнялась 150.000 кубовъ дровъ, имѣлось же на лицо 90.000 кубовъ и ожидалась поставка 111.000, что составляло 201.000 кубовъ. Въ гораздо менѣе благопріятныхъ условіяхъ находился участокъ южнаго отдѣленія отъ Яомыня до Портъ-Артура—годовая потребность каменнаго угля при 16-парномъ движеніи равнялась 23.500.000 пуд., имѣлось же угля въ складахъ всего лишь 5.700.000 пуд., изъ которыхъ 4.400.000 пуд. въ Портъ-Артурѣ, Дальнемъ и Инкоу; недостатокъ въ 17.800.000 пуд. болѣе или менѣе гадательно предполагалось покрыть добычей угля изъ мѣстныхъ копей: Янтая—4.800.000 пуд., Мукдена (Фушунъ)—8.000.000 пуд., Чантафу—5.100.000 пуд. и Куанчендзы—170.000 пуд. ([35]).

Подвижнымъ составомъ дорога была обезпечена для обращенія на западномъ отдѣленіи 4 паръ воинскихъ поѣздовъ, на восточномъ отдѣленіи—5 паръ и на южномъ—$6^1/_2$ паръ. Всего на дорогѣ было: паровозовъ Компаундъ типа Китайской дороги 400, вагоновъ, годныхъ для воинскихъ перевозокъ: товарныхъ—8.048 и классныхъ—236 ([36]). За вычетомъ хозяйственныхъ поѣздовъ, для дальнѣйшаго усиленія дороги и для развозки топлива по линіи западное и восточное отдѣленія могли удѣлить для воинскаго движенія только 3 пары поѣздовъ, а южное отдѣленіе—4 пары, что не соотвѣтствовало моби-

лизаціоннымъ планамъ перевозокъ, составленнымъ на 5 паръ поѣздовъ въ сутки (37).

Неподготовленность желѣзной дороги къ работѣ полнымъ воинскимъ графикомъ обратила на себя вниманіе штаба Намѣстника. Въ началѣ января 1904 г., когда тревожный характеръ нашихъ дипломатическихъ сношеній съ Японіей заставлялъ ожидать со дня на день объявленія мобилизаціи, военнымъ инженеромъ полк. Миллеромъ, состоявшимъ въ распоряженіи Намѣстника, была представлена послѣднему записка о мѣрахъ, необходимыхъ для немедленной подготовки дороги къ массовымъ перевозкамъ военнаго времени. Въ этой запискѣ указывалось, что дорога, хотя и сданная уже въ эксплоатацію, въ дѣйствительности еще далеко не окончена и должна считаться въ періодѣ постройки. Между тѣмъ, работая при условіяхъ мирнаго времени и стремясь извлечь коммерческую выгоду изъ перевозокъ частныхъ грузовъ, какъ, напримѣръ, принятое на себя дорогой обязательство ежедневно подавать въ Дальній и Инкоу до 150 вагоновъ бобовъ и зерна (38), дорога не принимала энергичныхъ мѣръ для доведенія пропускной способности до требуемой военнымъ вѣдомствомъ нормы; на разъѣздахъ, подлежащихъ открытію, не было ни рельсъ, ни стрѣлокъ, ни принадлежностей сигнализаціи, а въ то же время рабочіе поѣзда были отмѣнены въ пользу коммерческаго движенія. Вслѣдствіе интенсивности этого движенія и недостатка паровозовъ, ремонтъ ихъ былъ неудовлетворителенъ. Развозка топлива по линіи не производилась вслѣдствіе недостатка поѣздовъ, занятыхъ перевозкою частныхъ грузовъ, между тѣмъ на южныхъ станціяхъ, въ Дальнемъ и Инкоу, особенно опасныхъ въ отношеніи захвата японцами, было свыше 4 милліоновъ пудовъ угля. Въ довершеніе всего, среди частныхъ служащихъ дороги и въ особенности среди ремонтныхъ рабочихъ-китайцевъ замѣчалось сильное безпокойство и стремленіе покинуть дорогу.

Для устраненія этихъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ, предшествовавшихъ переходу дороги на работу военнаго времени, полк. Миллеръ предлагалъ:

1) объявить дорогу на военномъ положеніи;

2) прекратить всякое коммерческое движеніе;

3) обратить Заамурскіе желѣзнодорожные баталіоны *) къ прямому ихъ назначенію для обслуживанія дороги, прекративъ воинское обученіе;

4) въ виду большей подготовленности къ воинскимъ перевозкамъ

---

*) См. ниже „Заамурская жел.-дор. бригада“.

Уссурійской желѣзной дороги, перевести одинъ изъ Уссурійскихъ желѣзнодорожныхъ баталіоновъ на Китайскую дорогу.

Этими мѣрами предполагалось прекратить уходъ частныхъ лицъ, служащихъ на дорогѣ; обратить все вниманіе управленія дороги на требованія военнаго времени; воспользоваться прекращеніемъ коммерческаго движенія для развозки топлива и для тщательнаго ремонта паровозовъ въ предвидѣніи ихъ усиленной работы военнаго времени; исподволь подучить нижнихъ чиновъ вновь сформированныхъ баталіоновъ къ службѣ на дорогѣ, и, наконецъ, усилить составъ низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ на случай массоваго ухода китайцевъ.

Тревожное время передъ открытіемъ военныхъ дѣйствій заставило и администрацію дороги по собственному почину провѣрить подготовленность дороги къ воинскому движенію. 10 января управляющій дорогой, указывая на то, что дороги Европейской сѣти по мобилизаціоннымъ требованіямъ имѣютъ 3-мѣсячные запасы всего необходимаго для интенсивнаго движенія, при полной возможности пополнять эти запасы, Китайская же дорога лишена этой возможности и должна обладать запасами на весь періодъ военныхъ дѣйствій, запросилъ штабъ Намѣстника, какой продолжительности можетъ быть этотъ періодъ (39). На это ему было отвѣчено, что дорога должна быть подготовлена къ работѣ военнаго времени въ теченіе около года. Кромѣ этого, управляющій дорогой подтверждалъ неудовлетворительное состояніе паровознаго парка, донося Намѣстнику, что паровозы отъ строительства были приняты уже сильно поношенными, ремонтъ же ихъ производился только малый, такъ какъ для большого не было ни времени, ни соотвѣтственныхъ помѣщеній (40).

Совокупность доклада полк. Миллера и донесеній управляющаго дорогой, полк. Хорвата, рисовали печальную картину положенія Китайской дороги.

На телеграммѣ послѣдняго 12 января о состояніи паровознаго парка Намѣстникъ 13 января положилъ резолюцію: „обдумывая „записку Миллера—приходится заключить о безотрадномъ положеніи „нашей дороги. Такое состояніе всей матеріальной части, а равно „неудовлетворительное состояніе запасовъ топлива, водоснабженія и „пр., заставляютъ предвидѣть большіе недочеты ж. д. для военнаго „времени; считаю, что наши расчеты по сосредоточенію не могутъ быть „выполнены. Все это настолько важно и серьезно, что считаю необ„ходимымъ—составить краткій обзоръ о состояніи дороги и сообщить „Упр. Дѣл. Ком., а также Военному Министру. Дорога можетъ быть „обезпечена отъ порчи, а матеріальная и эксплоатаціонная часть „окажется никуда не годной“ (41).

Мѣры, предложенныя полк. Миллеромъ, были одобрены Намѣстникомъ, за исключеніемъ прекращенія коммерческаго движенія въ виду тѣхъ громадныхъ убытковъ для дороги, съ которыми оно было сопряжено. О привлеченіи къ службѣ по эксплоатаціи дороги всего наличнаго состава Заамурской желѣзнодорожной бригады, не исключая и необученныхъ еще новобранцевъ, распоряженіе было сдѣлано 14 января; для всесторонняго же обсужденія прочихъ вопросовъ, связанныхъ съ приведеніемъ дороги въ состояніе возможности удовлетворить усиленному воинскому движенію, Намѣстникъ 13 января приказалъ образовать въ Харбинѣ смѣшанную комиссію изъ чиновъ военнаго вѣдомства и служащихъ дороги подъ предсѣдательствомъ управляющаго дорогой [42].

Одновременно съ этимъ, 15 января, о тревожномъ состояніи Китайской дороги Намѣстникъ телеграфировалъ Управляющему Дѣлами Комитета Дальняго Востока, адресовавъ копіи этой телеграммы Военному Министру и Управляющему Министерствомъ Финансовъ [43]. Перечисливъ въ этой телеграммѣ всѣ недочеты дороги, о которыхъ ему доложилъ полк. Миллеръ, и резюмируя ихъ сомнѣніемъ въ пригодности дороги для выполненія усиленныхъ воинскихъ перевозокъ, Намѣстникъ просилъ энергичнаго содѣйствія къ приведенію дороги въ состояніе, соотвѣтствующее требованіямъ военнаго времени.

Эта телеграмма Намѣстника возбудила немалую тревогу въ прикосновенныхъ органахъ и послужила поводомъ ко всестороннему разслѣдованію дѣла въ Правленіи Общества Китайской дороги, результатомъ котораго явился докладъ Управляющаго Министерствомъ Финансовъ Государю Императору, разсѣявшій пессимистическое представленіе Намѣстника. Согласно этого доклада, единственнымъ тревожнымъ пунктомъ была работа на японскомъ углѣ участка южнаго отдѣленія отъ Яомыня до Портъ-Артура, но и тутъ предвидѣлся выходъ въ усиленіи добычи угля изъ мѣстныхъ копей Фушуна и Янтая [44]. Дѣйствительно, успѣшная работа Китайской дороги въ теченіе всей кампаніи вполнѣ подтвердила докладъ Управляющаго Министерствомъ Финансовъ, но, съ другой стороны, нельзя не отмѣтить, что успѣшности этой работы въ началѣ кампаніи въ значительной степени благопріятствовалъ осторожный образъ дѣйствій японцевъ, позволившихъ безпрепятственно вывезти уголь изъ южныхъ станцій и развезти его по линіи, что дало возможность дорогѣ, не сокращая движенія, дождаться увеличенія, соотвѣтственно потребности, добычи топлива изъ мѣстныхъ источниковъ.

Независимо отъ ходатайства Намѣстника, вопросъ объ усиленіи провозной способности Китайской дороги былъ возбужденъ въ началѣ января 1904 г. и въ Военномъ Министерствѣ.

Первое и второе заданія по усиленію Кит. Вост. ж. д.

Письмомъ 8 января [45] Военный Министръ, г.-ад. Куропаткинъ, сообщая Намѣстнику размѣры предполагаемыхъ войсковыхъ перевозокъ ([46]) по Сибирской, Забайкальской и Китайской желѣзнымъ дорогамъ, въ случаѣ возникновенія осложненій на Дальнемъ Востокѣ, опредѣлялъ провозную способность Сибирской дороги въ 7 воинскихъ поѣздовъ въ сутки, при чемъ упоминалъ о предстоявшемъ доведеніи къ веснѣ 1904 г. до этой же нормы провозной способности Байкальской переправы и Забайкальской желѣзной дороги и указывалъ на необходимость, для успѣшности воинскихъ перевозокъ, доведенія къ этому сроку до 7 паръ фактическихъ воинскихъ поѣздовъ въ сутки западнаго отдѣленія Китайской дороги. До этой же провозной способности, по мнѣнію Военнаго Министра, необходимо было довести и восточное отдѣленіе дороги, дабы оно могло безъ задержки принимать поѣзда Уссурійской дороги, пропускавшей 7 паръ воинскихъ поѣздовъ въ сутки. Что же касается южнаго отдѣленія Китайской дороги, то назначеніе ея для пропуска на югъ поѣздовъ, прибывающихъ въ Харбинъ какъ съ запада, такъ и съ востока, требовало доведенія ея провозной способности до 14 воинскихъ поѣздовъ въ сутки, не считая пассажирскихъ, хозяйственныхъ и факультативныхъ. Въ заключеніе въ письмѣ сообщалось, что соображенія эти были доложены Государю, удостоились Высочайшаго одобренія, при чемъ относительно усиленія провозной способности южнаго отдѣленія Его Величеству въ виду затруднительности быстраго осуществленія этой мѣры угодно было указать „хотя бы до 12 паръ воинскихъ поѣздовъ“.

Этимъ было положено начало усиленію Китайской Восточной желѣзной дороги, хотя и не превышавшему еще нормъ, предусмотрѣнныхъ при сооруженіи дороги *), но превышавшему мобилизаціонные планы, согласно которыхъ занималось лишь 5 воинскихъ паръ на всемъ протяженіи дороги. 14 января Правленіе Общества Китайской дороги послало телеграмму управляющему дорогой съ предложеніемъ немедленно приступить къ усиленію дороги согласно вышеприведенныхъ Высочайше одобренныхъ нормъ и сообщить, сколько нужно добавить къ запасамъ дороги доставкой изъ Европейской Россіи укладочнаго матеріала, телеграфныхъ аппаратовъ и прочихъ предметовъ [47].

Подробное разсмотрѣніе вопроса объ усиленіи Китайской Восточной желѣзной дороги для удовлетворенія требованіямъ воинскихъ перевозокъ 16 января было Высочайше возложено на Особое Со-

*) Пропускная способность 10 паръ на магистрали и 16 паръ на южномъ отдѣленіи.

вѣщаніе подъ предсѣдательствомъ члена Государственнаго Совѣта инж.-ген. Петрова и въ составѣ: Военнаго Министра, Начальника Главнаго Штаба, Управляющаго Министерствомъ Финансовъ, Управляющаго Дѣлами Особаго Комитета Дальняго Востока, Министра Путей Сообщенія и Государственнаго Контролера.

Въ засѣданіи Особаго Совѣщанія, состоявшемся 22 января 1904 г., выяснилось, что для обезпеченія обращенія на Китайской дорогѣ 7 паръ воинскихъ поѣздовъ на магистрали и 12 паръ на Южно-Маньчжурской вѣтви, обусловливающаго пропускную способность на магистрали въ 10 паръ и на южномъ отдѣленіи въ 16 паръ *), на дорогу необходимо доставить:

1) 600.000 пуд. рельсъ и скрѣпленій, 578 стрѣлокъ и 585 крестовинъ;

2) 80 телеграфныхъ аппаратовъ со всѣми принадлежностями и потребнымъ количествомъ батарей.

3) 240 паровозовъ и 3.410 товарныхъ вагоновъ.

Въ виду того, что срочная доставка въ Маньчжурію столь значительнаго количества желѣзнодорожнаго матеріала, особенно паровозовъ, вслѣдствіе дальности разстоянія, загруженности Сибирской дороги воинскими перевозками и прекращенія переправы черезъ оз. Байкалъ, представила бы чрезвычайныя затрудненія, а главнымъ образомъ—въ виду того, что Забайкальская желѣзная дорога въ ближайшемъ будущемъ могла пропускать не болѣе 5 паръ воинскихъ поѣздовъ, Совѣщаніе признало возможнымъ, согласно съ мнѣніемъ Военнаго Министра, допустить, чтобы на первое время пропускная и провозная способности Китайской дороги были доведены только до 5 паръ воинскихъ поѣздовъ на главной линіи и до 9 паръ на южномъ отдѣленіи.

Исходя изъ этого, Совѣщаніе постановило предоставить Министру Путей Сообщенія сдѣлать распоряженія: 1) о передачѣ Обществу Китайской дороги и срочной доставкѣ въ Маньчжурію 15 верстъ рельсъ и 56 стрѣлокъ и крестовинъ, необходимыхъ для работъ по усиленію дороги до 5 паръ воинскихъ поѣздовъ на главной линіи и 9 паръ на южномъ отдѣленіи, позаимствовавъ этотъ матеріалъ изъ наличныхъ запасовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и 2) о передачѣ во временное пользованіе Китайской дороги 120 паровозовъ съ паровозными бригадами и 2.000 крытыхъ вагоновъ, съ тѣмъ, чтобы весь этотъ подвижной составъ былъ не только исправнымъ, но и съ малымъ пробѣгомъ по выходѣ изъ завода или изъ капитальнаго ремонта, и

*) Изъ 10 паръ — 7 воинскихъ, 1 тов.-пасс., 1 хоз. и 1 факульт.; изъ 16 паръ — 12 воинскихъ, 1 тов.-пасс., 2 хоз. и 1 факульт.

чтобы паровозы были снабжены полнымъ комплектомъ запасныхъ частей.

Вмѣстѣ съ тѣмъ въ распоряженіе Намѣстника было положено отпустить 1.000.000 рублей для производства тѣхъ неотложныхъ работъ по усиленію дороги, какъ въ первую очередь, т. е. 5 паръ воинскихъ поѣздовъ на главной линіи и 9 паръ на южномъ отдѣленіи, такъ и во вторую, т. е. 7 паръ воинскихъ поѣздовъ на главной линіи и 12 паръ на южномъ отдѣленіи, каковыя работы не были предусмотрѣны расцѣночной вѣдомостью при сооруженіи дороги.

Вотъ все, что успѣли сдѣлать по усиленію Китайской дороги до начала войны. Высочайшее утвержденіе этихъ мѣръ послѣдовало 27 января 1904 г., уже послѣ прекращенія дипломатическихъ сношеній съ Японіей.

Въ связи съ вопросомъ объ усиленіи провозной способности Китайской дороги, на Особое Совѣщаніе было возложено обсужденіе вопроса и объ обезпеченіи этой дороги топливомъ.

Въ засѣданіи Совѣщанія 11 февраля 1904 г., на которомъ г.-ад. Куропаткинъ присутствовалъ уже въ званіи Командующаго Маньчжурской арміей, было выяснено, что главная линія Китайской дороги, какъ по заданію первой очереди, такъ и по заданію второй, можетъ считаться вполнѣ обезпеченной топливомъ, что же касается южной линіи, то наличіе запасовъ на линіи и въ складахъ Портъ-Артура, Дальняго и Инкоу, а равно ожидаемая въ теченіе года добыча копей Янтая, Чантафу, Фушуна и Куанчендзы была на 1.370.000 пуд. менѣе годовой потребности дороги по заданію первой очереди и на 4.000.000 пуд. менѣе таковой же потребности по заданію второй очереди. Кромѣ того, нахожденіе главной массы (свыше 4 мил. пудовъ) наличныхъ запасовъ на самомъ южномъ участкѣ линіи, легко доступномъ быстрому захвату японцами, могло еще болѣе увеличить дефицитъ въ топливѣ на южномъ отдѣленіи дороги. Поэтому Совѣщаніе постановило предложить Правленію Общества Китайской дороги безотлагательно приступить къ экстренной заготовкѣ топлива путемъ увеличенія, насколько возможно, производительности существовавшихъ въ раіонѣ дороги копей Янтая и организаціи добычи угля въ Фушунѣ, Куанчендзы, Чантафу и Илу; кромѣ того, увеличить разработку лѣсныхъ площадей на восточномъ отдѣленіи и войти въ соглашеніе съ владѣльцами каменноугольныхъ копей на ст. Океанской Уссурійской жел. дор. о доставкѣ угля на Китайскую дорогу по возможности воднымъ путемъ по Уссури, Амуру и Сунгари на судахъ Сунгарійской флотиліи Общества, усиленной судами частныхъ владѣльцевъ.

Изъ этихъ мѣропріятій, намѣченныхъ Особымъ Совѣщаніемъ.

наиболѣе исполнимымъ являлось усиленіе добычи угля изъ мѣстныхъ копей, къ чему и направились усилія управленія дороги. Пользованіе дровами, заготовляемыми на восточной линіи, и углемъ изъ Приамурья возможно было, конечно, только при условіи доставки этого топлива воднымъ путемъ, такъ какъ подвозъ его въ поѣздахъ по южному отдѣленію въ направленіи главнаго воинскаго движенія былъ бы невозможенъ, вслѣдствіе того, что дорога, работавшая все время съ полнымъ напряженіемъ, и безъ того едва справлялась съ этимъ движеніемъ. При подвозѣ же топлива воднымъ путемъ, оно могло быть доставлено по Сунгари только до ст. Таолайчжоу южнаго отдѣленія, южнѣе же все равно пришлось бы развозить его въ направленіи воинскаго движенія; кромѣ того, трудно предусмотрѣть, какъ на организаціи этого подвоза отразилось бы зимнее прекращеніе навигаціи на 6 мѣсяцевъ.

Въ то время, когда центральные органы въ Петербургѣ опредѣляли размѣры усиленія Китайской дороги для соотвѣтствія ея требованіямъ военнаго вѣдомства, мѣстная комиссія въ Харбинѣ, собранная 19 января 1904 г. по распоряженію Намѣстника, вызванному докладомъ полк. Миллера, пришла къ слѣдующему заключенію [48]:

Такъ какъ доведеніе дороги до положенія, указаннаго Высочайшимъ повелѣніемъ, сопряжено со значительными работами, окончаніе которыхъ за недостаткомъ матеріаловъ можно было предвидѣть въ относительно отдаленный срокъ, то ближайшею задачею являлось приведеніе дороги въ состояніе возможности удовлетворить движенію по ея воинскому графику, на которомъ было нанесено 8 паръ воинскихъ поѣздовъ на западномъ отдѣленіи, 7—на восточномъ и 9—на южномъ. Поэтому комиссія признала необходимымъ: 1) неотложно доставить на дорогу недостающіе по расцѣночной вѣдомости 65 паровозовъ съ тѣмъ, что, если заказъ этотъ еще не выполненъ заводами, то позаимствовать эти паровозы съ другихъ дорогъ и въ этотъ счетъ немедленно взять съ Уссурійской дороги 15 паровозовъ; 2) немедленно командировать на Китайскую дорогу одну роту Уссурійской желѣзнодорожной бригады и изъ Европейской Россіи два желѣзнодорожные баталіона въ полномъ составѣ; 3) открыть на южной линіи всѣ уложенные къ этому времени разъѣзды для доведенія ея пропускной способности до 10 паръ поѣздовъ; 4) прекратить массовыя перевозки частныхъ грузовъ впредь до обезпеченія дороги запасами топлива и до окончанія текущихъ перевозокъ войскъ [49]; 5) разрѣшить пріобрѣтеніе матеріаловъ и предметовъ оборудованія, не стѣсняясь иностраннымъ происхожденіемъ ихъ *), и просить о

*) Тогда морской путь былъ еще открытъ.

пропускѣ изъ Россіи закупленныхъ тамъ матеріаловъ наравнѣ съ воинскими грузами; 6) изыскать средства для обезпеченія дороги мѣстнымъ углемъ, и 7) снабдить станціи и путевыя казармы оружіемъ и боевыми припасами.

Намѣстникъ вполнѣ согласился съ заключеніемъ комиссіи и 25 января отдалъ распоряженіе о командированіи одной роты Уссурійской желѣзнодорожной бригады, о выдачѣ оружія служащимъ дороги и о передачѣ 15 паровозовъ съ Уссурійской дороги на Китайскую съ тѣмъ условіемъ, что въ случаѣ мобилизаціи паровозы эти немедленно будутъ возвращены. Относительно прочихъ мѣръ Намѣстникъ телеграфировалъ того же числа Управляющему Дѣлами Комитета Дальняго Востока съ просьбою испросить на нихъ Высочайшее соизволеніе [50].

Вотъ въ какомъ положеніи застало Китайскую дорогу открытіе военныхъ дѣйствій и послѣдовавшее 27 января объявленіе на военномъ положеніи всей полосы мѣстности, состоявшей въ пользованіи дороги. Въ тотъ же день послѣдовало Высочайшее повелѣніе о приведеніи на военное положеніе войскъ Намѣстничества, Приморской и Квантунской областей и острова Сахалина, съ назначеніемъ первымъ днемъ мобилизаціи 28 января.

2 февраля на Китайской дорогѣ былъ введенъ воинскій графикъ, допускавшій пропускъ, какъ было уже упомянуто, 8 паръ воинскихъ поѣздовъ на западномъ отдѣленіи, 7 — на восточномъ и 9 — на южномъ.

Въ дѣйствительности, какъ вслѣдствіе недостатка подвижного состава, такъ и вслѣдствіе слабой работы сосѣднихъ дорогъ, первое время по объявленіи мобилизаціи въ Харбинъ прибывало съ запада не болѣе 3 воинскихъ поѣздовъ въ сутки и только съ 10 февраля, послѣ отмѣны особаго пассажирскаго поѣзда, началось прибытіе по 4 поѣзда; съ востока прибывало въ Харбинъ тоже отъ 3 до 4 воинскихъ поѣздовъ въ сутки. На югъ изъ Харбина въ началѣ можно было отправлять не болѣе 4 воинскихъ поѣздовъ въ сутки; съ отмѣною 13 февраля отдѣльнаго пассажирскаго поѣзда число это увеличилось до 5 поѣздовъ, а затѣмъ въ нѣкоторые дни, при крайнемъ напряженіи, удавалось доводить число ихъ до 7 въ сутки. Въ среднемъ, за февраль изъ Харбина на югъ отправлялось 5,4 воинскихъ поѣзда въ сутки.

Благодаря тому, что съ объявленіемъ мобилизаціи Сибирскаго военнаго округа, первымъ днемъ которой было назначено 2 февраля, необходимо было выполнить на Сибирской дорогѣ мѣстныя перевозки запасныхъ нижнихъ чиновъ и лошадей, призванныхъ по мобилизаціи, транзитныя перевозки изъ Европейской Россіи во время мобилиза-

ціоннаго періода не могли быть усилены, а вслѣдствіе этого не могли быстро возрасти и размѣры воинскаго движенія по сосредоточенію арміи въ Южной Маньчжуріи. Это дало возможность Китайской дорогѣ съ тѣми небольшими средствами, которыми она обладала въ началѣ кампаніи, выполнить всѣ предъявленныя ей требованія.

По истеченіи первой недѣли мобилизаціи желѣзной дороги, начальникъ военныхъ сообщеній Приамурскаго военнаго округа донесъ въ штабъ Намѣстника и въ Главный Штабъ, что движеніе запасныхъ и лошадей, призванныхъ на укомплектованіе войсковыхъ частей, и движеніе послѣднихъ въ раіонѣ сосредоточенія арміи, а равно перевозки воинскихъ грузовъ идутъ вполнѣ успѣшно, особенно принимая во вниманіе, что перевозки начались уже съ 3-го дня мобилизаціи и что первое время, какъ во всякомъ новомъ дѣлѣ, естественно было ожидать всякаго рода треній (51). Ходъ военныхъ перевозокъ первой недѣли явился показателемъ дальнѣйшей успѣшной работы Китайской дороги.

30 января Намѣстникомъ была получена телеграмма Военнаго Министра о томъ, что съ 4 марта *) на ст. Маньчжурія начнетъ прибывать ежедневно по 4 войсковыхъ эшелона и Китайская дорога обязывалась подготовиться къ подачѣ подвижного состава въ соотвѣтствующемъ количествѣ, такъ какъ всякая задержка его на ст. Маньчжурія могла крайне неблагопріятно отразиться на движеніи по Забайкальской дорогѣ, отрѣзанной въ то время отъ Сибирской, и нарушить сроки прибытія подкрѣпленій на Дальній Востокъ (52).

Во избѣжаніе задержки Китайской дорогой транзитнаго движенія Сибирской магистрали вслѣдствіе недостатка въ подвижномъ составѣ, Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ инж.-ген. Петрова въ засѣданіи 30 января 1904 г. проектировало устройство на ст. Маньчжурія военнаго пункта для высадки тѣхъ эшелоновъ, которыхъ Китайская дорога не могла бы принять безъ промедленія, съ тою цѣлью, чтобы подвижной составъ немедленно возвращался на Западъ (53). Пунктъ былъ устроенъ на 6.000 чел., но пользоваться имъ почти не пришлось.

Къ требованію о пріемѣ 4 войсковыхъ эшелоновъ слѣдуетъ прибавить еще 2 поѣзда: одинъ воинскій грузовой и иногда почтовый поѣздъ (54), которые Забайкальская дорога обѣщала передавать съ марта мѣсяца; слѣдовательно, къ этому времени Китайская дорога должна была изготовиться къ пріему 6 поѣздовъ въ сутки, т. е. на одну пару поѣздовъ болѣе, чѣмъ было опредѣлено для западнаго отдѣленія дороги по заданію первой очереди.

*) Срокъ окончанія мобилизаціи Забайкалья и Сибирскаго военнаго округа.

Начало поступленія на дорогу подвижного состава, недостатокъ котораго главнымъ образомъ задерживалъ развитіе провозной способности, при ожидавшемся открытіи рельсоваго пути по льду озера Байкала около 15 февраля, можно было предполагать не ранѣе конца этого мѣсяца, сборка же паровозовъ, передаваемыхъ черезъ озеро въ разобранномъ видѣ, дѣлала еще болѣе сомнительной возможность воспользоваться ожидаемымъ подвижнымъ составомъ въ началѣ указаннаго войскового движенія.

Выходъ изъ этого положенія при помощи собственныхъ средствъ для Китайской дороги былъ одинъ: въ теченіе мѣсяца она должна была покончить съ бо́льшею частью своихъ мѣстныхъ войсковыхъ перевозокъ изъ Приамурья и Квантунской области въ раіонъ сосредоточенія, съ тѣмъ, чтобы направить освободившійся подвижной составъ на западъ для пріема транзита Забайкальской дороги.

Помощь извнѣ Китайская дорога въ ближайшее время могла получить только съ Уссурійской желѣзной дороги и, дѣйствительно, послѣдняя выручила ее въ самый критическій періодъ ея дѣятельности. Распоряженіе Намѣстника о передачѣ съ Уссурійской дороги на Китайскую 15 паровозовъ до мобилизаціонныхъ перевозокъ не могло быть приведено въ исполненіе, такъ какъ черезъ два дня послѣ этого приказанія начались военныя дѣйствія, а еще черезъ 3 дня, 30 января, на Уссурійской дорогѣ былъ введенъ въ дѣйствіе воинскій графикъ. Несмотря на то, что мобилизаціонныя перевозки потребовали напряженія всѣхъ силъ дороги, наличіе подвижного состава которой, а въ особенности паровозовъ, далеко не соотвѣтствовало воинскому графику дороги, все-таки въ самомъ началѣ воинскихъ перевозокъ, 4 февраля, Уссурійская дорога передала Китайской 5 паровозовъ для того, чтобы дать послѣдней возможность вывозить изъ Пограничной передаваемые ей поѣзда [55]. Затѣмъ въ концѣ февраля, когда уже близился срокъ начала регулярнаго войскового движенія съ запада, было сдѣлано распоряженіе о передачѣ Уссурійской желѣзной дорогой, по окончаніи главныхъ воинскихъ перевозокъ Приамурья, всего излишка паровозовъ, который могъ образоваться на ней съ уменьшеніемъ движенія до 2 воинскихъ и 1 хозяйственной пары на участкѣ Владивостокъ—Гродеково и до $1^1/_2$ — 1 воинской и 1 хозяйственной пары на участкѣ Кетрицево—Хабаровскъ. Вслѣдствіе этого распоряженія, съ Уссурійской дороги постепенно въ первую половину марта было передано на Китайскую еще 33 паровоза; слѣдовательно, въ общемъ паровозный паркъ ея усилился на 38 единицъ [56].

Другимъ благопріятнымъ обстоятельствомъ, давшимъ возможность Китайской дорогѣ выпутаться изъ затрудненій, созданныхъ недостат-

комъ паровозовъ въ самомъ началѣ воинскихъ перевозокъ, было то, что паровозы этой дороги по конструкціи были сильнѣе паровозовъ Забайкальской; вслѣдствіе этого Китайская дорога даже въ дни полученія отъ Забайкальской самостоятельнаго почтоваго поѣзда могла продвигать составъ его прицѣпкою къ воинскимъ поѣздамъ.

22 февраля Намѣстникомъ была получена телеграмма отъ Командующаго арміей, бывшаго тогда еще въ Петербургѣ, въ которой г.-ад. Куропаткинъ, сообщая сроки послѣдовательнаго усиленія Забайкальской дороги: до 1 мая — до 6 паръ, изъ которыхъ 4 воинскихъ, до 1 іюля—до 9 паръ, изъ которыхъ 5 воинскихъ, и послѣ 1 іюля — до 11 паръ, изъ которыхъ 7 воинскихъ, высказывалъ мнѣніе о необходимости соотвѣтственнаго усиленія провозной способности Китайской дороги.

Бо̀льшая готовность Забайкальской дороги къ усиленію провозной способности и болѣе раннее полученіе ею паровозовъ имѣло слѣдствіемъ то, что въ началѣ марта, когда Китайская дорога не успѣла получить еще ни одного изъ командированныхъ съ Европейской сѣти паровозовъ, Забайкальская начала передавать по 6 и по 7 поѣздовъ въ сутки. Пріемъ такого количества поѣздовъ, превышавшаго паровозныя средства западнаго отдѣленія, вызвалъ сильное возрастаніе опозданій и грозилъ разстройствомъ въ движеніи (57). Кромѣ того, вслѣдствіе интенсивности движенія, Китайская дорога не въ состояніи была производить правильнаго обмѣна подвижного состава, и въ короткое время долгъ ея Забайкальской дорогѣ возросъ до 600 вагоновъ, это же, въ свою очередь, вынудило послѣднюю, и безъ того бѣдную подвижнымъ составомъ, пустить въ ходъ вагоны съ просроченнымъ ремонтомъ, что, конечно, было сопряжено съ большимъ рискомъ. Для устраненія кризиса въ движеніи завѣдывающему передвиженіемъ войскъ Иркутскаго раіона 4 марта было предложено штабомъ Намѣстника не отправлять на ст. Маньчжурія болѣе 4 поѣздовъ въ сутки. Распоряженіе это, конечно, было невыполнимо, такъ какъ Забайкальская дорога побуждалась къ усиленному движенію толчками съ запада, всякое ослабленіе въ передачѣ транзита грозило ей загроможденіемъ собственной линіи и это вынуждало ее съ крайнимъ напряженіемъ всѣхъ силъ, въ ущербъ своему хозяйству, проталкивать на востокъ все, что попадало съ запада, присоединяя къ этому потоку эшелоны Забайкальскихъ войскъ, такъ какъ выжиданіе болѣе благопріятной обстановки для ихъ перевозки могло оттянуть прибытіе ихъ въ раіонъ сосредоточенія на самый неопредѣленный срокъ. За эту работу сверхъ силъ въ началѣ кампаніи Забайкальской дорогѣ впослѣдствіи, какъ было уже изложено выше, пришлось расплатиться зимою 1904 — 1905 гг., когда провозная

способность ея пала ниже провозной способности Китайской дороги, но въ мартѣ 1904 г. ея перевѣсъ надъ Китайской дорогой заставлялъ смотрѣть на послѣднюю какъ на тормазъ усиленію воинскихъ перевозокъ изъ Европейской Россіи на Дальній Востокъ.

Въ то время, какъ управленіе дороги изыскивало на мѣстѣ средства для усиленія пропускной и провозной способности западнаго и южнаго отдѣленій, центральные органы въ Петербургѣ обсуждали способы передачи дорогѣ матеріаловъ и подвижного состава, необходимыхъ для дальнѣйшаго развитія ея. Въ засѣданіи Особаго Совѣщанія 26 февраля было постановлено срочно передать Обществу Китайской желѣзной дороги для выполненія усиленія 2-й очереди 100 верстъ рельсъ, 225 паровозовъ и 3.160 вагоновъ.

Въ виду того, что всѣ назначенные паровозы должны были прибыть на дорогу не позже 1 іюля, съ какового времени Забайкальская дорога начинала давать по 7 фактическихъ воинскихъ поѣздовъ, Совѣщаніе постановило передать требуемые паровозы съ Европейской сѣти съ тѣмъ, чтобы позаимствованіе это было возмѣщено по выходѣ изъ заводовъ паровозовъ, заказанныхъ для Китайской дороги.

Передача паровозовъ началась немедленно по открытіи рельсовой переправы черезъ оз. Байкалъ. При этомъ, для ускоренія доставки паровозовъ на Китайскую дорогу, Сибирская дорога приступила къ разборкѣ своихъ паровозовъ, не ожидая спеціально командированныхъ на Китайскую дорогу; вслѣдствіе этого часть переданныхъ на Китайскую дорогу паровозовъ оказалась неудовлетворявшей условіямъ командированія (малый пробѣгъ и полный комплектъ запасныхъ частей). Передача вагоновъ была установлена съ грузовыми и войсковыми эшелонами, такъ какъ передачу порожнихъ составовъ не допускало усиленное воинское движеніе Сибирской и Забайкальской дорогъ.

Доставка Китайской дорогѣ матеріаловъ для усиленія ея пропускной способности, которыхъ на апрѣль и май накопилось 1.680 вагоновъ, тормазилась, главнымъ образомъ, слабой провозной способностью Забайкальской дороги. Какъ было уже указано выше, въ маѣ Забайкальская дорога могла дать только 5 воинскихъ поѣздовъ, въ іюнѣ не болѣе 6 и только послѣ 1 іюля 7 воинскихъ поѣздовъ. Между тѣмъ, обстоятельства заставляли военное вѣдомство занимать въ это время не менѣе 5 поѣздовъ только подъ войсковыя перевозки, слѣдовательно для удовлетворенія всѣхъ нуждъ арміи мертвыми грузами оставался всего лишь одинъ поѣздъ, да и то только съ іюня и, конечно, нельзя было разсчитывать на предоставленіе его для грузовъ Китайской дороги. Поэтому успѣшность прибытія на Китайскую дорогу

матеріаловъ обусловливалась срокомъ доведенія Забайкальской дороги до 7 воинскихъ паръ.

Сложность задачи по усиленію Китайской дороги и необходимость интенсивнаго выполненія ея послужили поводомъ къ возбужденію на засѣданіи Особаго Совѣщанія 24 марта вопроса о назначеніи особаго уполномоченнаго лица для наблюденія за ходомъ работъ и поставокъ. Но противъ этой мѣры возстали Министръ Финансовъ и Военный Министръ, находя, что она неминуемо вызоветъ лишнія тренія и можетъ поколебать престижъ управляющаго дорогой. Запрошенный по этому вопросу, Намѣстникъ тоже присоединился къ протесту и командированіе особаго уполномоченнаго не состоялось [58].

Доставка командированныхъ паровозовъ производилась не съ достаточной быстротой, и къ 10 апрѣля Китайская дорога получила всего лишь 32 паровоза [59]. Тѣмъ не менѣе прекращеніе воинскихъ перевозокъ на востокѣ и уменьшеніе ихъ на южномъ участкѣ отъ Ляояна до Портъ-Артура дали возможность управленію дороги 10 апрѣля ввести въ дѣйствіе новый графикъ, на которомъ было нанесено: на западномъ отдѣленіи 7 паръ малой скорости и одна почтовая, на восточномъ—10 паръ малой скорости и одна почтовая и на южномъ—12 паръ малой скорости и одна почтовая. Изъ этого числа было воинскихъ паръ: на западномъ отдѣленіи—6, на восточномъ—3 и на южномъ—9.

Введеніе этого графика служило предѣломъ того усиленія, которое могла произвести Китайская дорога собственными средствами; дальнѣйшее развитіе ея движенія всецѣло зависѣло отъ успѣшности полученія укладочнаго матеріала для открытія новыхъ разъѣздовъ на устроенныхъ уже площадкахъ и для развитія узловыхъ, конечныхъ станцій, станцій-депо и въ той же степени отъ своевременнаго полученія паровозовъ, вагоновъ и платформъ [60].

Насколько сложны и перепутаны были общія условія работы дороги, характеризуетъ, напримѣръ, фактъ такого рода: Китайская дорога отчасти сама тормазила поступленіе укладочнаго матеріала, такъ какъ, должая Забайкальской дорогѣ платформы, она лишала послѣднюю возможности доставлять ей переправленные уже черезъ Байкалъ рельсы; не должать же она не могла, такъ какъ предъявляемыя ей требованія всегда опережали приростъ ея средствъ [61].

Третье заданіе по усиленію Кит.-Вост. ж. д.

Еще въ концѣ марта Командующій арміей вошелъ съ ходатайствомъ къ Намѣстнику о принятіи самыхъ экстренныхъ мѣръ къ скорѣйшему доведенію южнаго отдѣленія дороги до 12 фактическихъ воинскихъ паръ въ сутки, основывая свое ходатайство на слѣдующихъ расчетахъ [62]:

Согласно плановъ Главнаго Штаба по перевозкѣ подкрѣпленій на Дальній Востокъ численность Маньчжурской арміи къ 1 мая должна была равняться 156.000 чел. и 45.000 лошадей, къ 1 іюня — 200.000 чел. и 55.000 лошадей, къ 25 іюня — 245.000 чел. и 65.000 лошадей и къ 15 іюля *) — 285.000 чел. и 75.000 лошадей (63). Для обезпеченія продовольствіемъ и фуражемъ этихъ массъ нужно было перевезти по южному отдѣленію дороги: въ апрѣлѣ— 1.200.000 пуд., въ маѣ — 1.600.000 пуд., въ іюнѣ и въ іюлѣ—по 1.700.000 пуд., при ежемѣсячной перевозкѣ въ апрѣлѣ, маѣ и іюнѣ по 10.000 головъ скота и въ іюлѣ—20.000 головъ. Выполненіе перевозокъ этихъ грузовъ требовало въ среднемъ не менѣе 3 поѣздовъ въ день; такое же количество поѣздовъ г.-ад. Куропаткинъ признавалъ необходимымъ для санитарнаго движенія и подвоза спеціальныхъ запасовъ паркамъ, госпиталямъ и прочимъ учрежденіямъ. Кромѣ этого, необходимо было имѣть 6 — 7 поѣздовъ для пріема войсковыхъ эшелоновъ съ Забайкальской дороги. Слѣдовательно, всего на южномъ отдѣленіи требовалось не менѣе 12 воинскихъ поѣздовъ въ четномъ направленіи.

Намѣстникъ вполнѣ согласился съ доводами Командующаго арміей и поручилъ смѣшанной комиссіи изъ чиновъ военнаго вѣдомства и агентовъ дороги подъ предсѣдательствомъ начальника желѣзнодорожнаго отдѣла своего штаба, г.-л. Нидермиллера, обсудить мѣры къ безотлагательному доведенію южнаго отдѣленія до требуемой провозной способности.

Комиссія, собравшаяся въ Харбинѣ 18 апрѣля, не ограничила предметъ обсужденія поставленнымъ вопросомъ, а попыталась выяснить общія условія дальнѣйшаго усиленія всей дороги (64).

Результатъ ея работы былъ слѣдующій:

1. На западномъ отдѣленіи съ укладкою путей на новыхъ 31 разъѣздахъ, сверхъ заканчивавшихся тогда укладкой 31 разъѣзда по заданію 2-й очереди, представлялось возможнымъ уложить на графикѣ 16 паръ поѣздовъ, изъ которыхъ могли быть:

1) воинскихъ	10 паръ
2) товаро-пассажирскихъ . . .	1 пара
3) хозяйственныхъ.	2 пары
4) факультативныхъ	3 пары
Итого . . .	16 паръ.

2. На восточномъ отдѣленіи съ укладкою путей на новыхъ 26 разъѣздахъ, сверхъ заканчивавшихся тогда укладкою 17 разъ-

*) Срокъ прибытія послѣднихъ эшелоновъ 17-го арм. корпуса.

ѣздовъ по заданію 2-й очереди, представлялось возможнымъ уложить на графикѣ 15 паръ поѣздовъ, изъ которыхъ могли быть:

1) воинскихъ	4 пары
2) товаро-пассажирскихъ	1 пара
3) хозяйственныхъ на участкѣ Харбинъ—Имянпо	5 паръ
и сверхъ того сквозныхъ .	2 пары
4) факультативныхъ	3 пары
Итого . . .	15 паръ.

При этомъ временно за счетъ хозяйственнаго движенія на участкѣ Харбинъ—Имянпо, на которомъ производился вывозъ дровъ и строительныхъ матеріаловъ, воинское движеніе могло быть усилено до 9 паръ поѣздовъ.

3. На южномъ отдѣленіи съ укладкою путей на всѣхъ разъѣздахъ, назначенныхъ расцѣночной вѣдомостью и уже законченныхъ въ отношеніи земляныхъ работъ, представлялось возможнымъ уложить на графикѣ 19 паръ поѣздовъ ([65]), изъ которыхъ могли быть:

1) воинскихъ	13 паръ
2) товаро-пассажирскихъ	1 пара
3) хозяйственныхъ	3 пары
4) факультативныхъ	2 пары
Итого . . .	19 паръ.

Одна лишняя пара воинскихъ поѣздовъ, сверхъ требуемыхъ Командующимъ арміей 12 паръ, предназначалась для грузовъ морского вѣдомства, направляемыхъ въ Портъ-Артуръ.

Выясненныя нормы максимальнаго графика Китайской дороги были признаны комиссіей предѣльными, такъ какъ дальнѣйшее увеличеніе пропускной способности путемъ еще бо́льшаго дробленія перегоновъ, по ея мнѣнію, вызвало бы столь значительныя работы, что закончить ихъ въ близкомъ будущемъ не представлялось возможнымъ; увеличеніе же пропускной способности путемъ введенія групповыхъ поѣздовъ съ установкою блокировочныхъ постовъ потребовало бы развитія на станціяхъ и разъѣздахъ станціонныхъ путей для одновременнаго принятія на нихъ не менѣе 4 поѣздовъ, что при испытываемомъ недостаткѣ въ укладочномъ матеріалѣ было невыполнимо и, кромѣ того, вызвало бы необходимость въ дополнительномъ штатѣ вполнѣ подготовленныхъ къ этой системѣ движенія и знающихъ мѣстныя условія служащихъ, которыхъ не было на мѣстѣ, да и изъ Россіи трудно было разсчитывать получить.

Попутно съ вопросомъ объ усиленіи дороги комиссіей была выяснена необходимость соотвѣтственнаго развитія головныхъ станцій въ раіонѣ сосредоточенія Маньчжурской арміи и узловой станціи въ Харбинѣ для переработки усиленнаго воинскаго движенія, такъ какъ слабое развитіе этихъ станцій, даже при сравнительно небольшомъ движеніи по росписанію, введенному 10 апрѣля, вызывало такое опозданіе поѣздовъ, которое грозило движенію полнымъ разстройствомъ (66).

Общая потребность для увеличенія пропускной и провозной способности желѣзной дороги по этому заданію 3-й очереди и для соотвѣтственнаго развитія тѣхъ станцій, на которыя падала главная тяжесть усиленной работы дороги, опредѣлялась: 1) 326½ вер. укладочнаго матеріала; 2) 979 стрѣлками; 3) 152 паровозами, и 4) 4.484 вагонами, изъ которыхъ 101 классныхъ, 3.071 крытыхъ и 1.312 платформъ.

Постановленіе комиссіи было одобрено Намѣстникомъ, и 28 апрѣля онъ телеграфировалъ (67) Управляющему Дѣлами Комитета Дальняго Востока и Министрамъ Финансовъ, Путей Сообщенія и Военному свою просьбу объ удовлетвореніи новой потребности Китайской дороги и о срочной доставкѣ перечисленныхъ матеріаловъ и подвижного состава къ 1 іюля, посредствомъ догрузки платформъ войсковыхъ эшелоновъ или прицѣпки вагоновъ къ воинскимъ поѣздамъ сверхъ опредѣленнаго состава, въ крайнемъ же случаѣ Намѣстникъ просилъ даже временно усилить для этого провозную способность Сибирской магистрали за счетъ хозяйственнаго движенія на ней.

Ходатайство Намѣстника было внесено на обсужденіе Особаго Совѣщанія, и 31 мая 1904 г. было утверждено усиленіе Китайской дороги по заданію 3-й очереди.

Между тѣмъ, поступленіе укладочнаго матеріала, назначеннаго еще по заданію 2-й очереди, происходило съ поразительной медленностью вслѣдствіе загруженности Сибирской магистрали воинскими перевозками, которымъ поневолѣ отдавалось предпочтеніе, и долгое время еще Китайская дорога должна была изыскивать способы собственными средствами удовлетворять непрерывно возраставшія требованія военнаго вѣдомства.

10 мая, вслѣдствіе окончанія петли у Хингана и развозки топлива по западному отдѣленію въ размѣрѣ мѣсячнаго запаса, представилось возможнымъ одну изъ двухъ хозяйственныхъ паръ на этомъ отдѣленіи превратить въ воинскую, доведя число послѣднихъ до 7.

Немалымъ подспорьемъ успѣшности работъ по усиленію пропускной и провозной способности южнаго отдѣленія дороги послужило послѣдовавшее 24 апрѣля прекращеніе желѣзнодорожнаго сообщенія съ Портъ-Артуромъ, съ отмѣною 2 паръ поѣздовъ, обращавшихся на участкѣ Ляоянъ—Портъ-Артуръ, а затѣмъ послѣдовательное закрытіе южныхъ станцій по мѣрѣ наступленія японцевъ; стрѣлки и рельсы, снимаемые съ закрываемыхъ станцій, шли на развитіе головныхъ станцій и Харбина. Оказала вновь помощь и Уссурійская дорога, передавъ Китайской 30 штукъ стрѣлокъ и около 40 верстъ укладочнаго матеріала.

Замѣтное поступленіе рельсъ на Китайскую дорогу началось лишь съ іюня 1904 г., главнымъ образомъ съ эшелонами [68] 10-го и 17-го арм. корпусовъ и сравнительно въ небольшомъ количествѣ отдѣльными поѣздами. Насколько исчерпана была въ это время провозная способность Сибирской магистрали и насколько трудно было поэтому ускорить доставленіе желѣзнодорожныхъ грузовъ на Китайскую дорогу, видно изъ телеграммы начальника Управленія Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба въ штабъ арміи 13 мая, въ которой г.-л. Левашовъ сообщалъ, что на восточномъ участкѣ Сибирской дороги скопилось до 1.500 вагоновъ съ разными грузами, которые дорога не въ состояніи была продвинуть, въ Самарѣ тоже масса грузовъ ожидала отправки и требованія перевозки удовлетворялись крайне слабо [69]. Конечно, при такой обстановкѣ назначеніе особыхъ поѣздовъ, сверхъ воинскаго движенія, было немыслимо.

Къ затрудненіямъ съ укладочнымъ матеріаломъ присоединился и недостатокъ рабочихъ рукъ. Масса мѣстныхъ рабочихъ-китайцевъ съ открытіемъ военныхъ дѣйствій оставила работы, вслѣдствіе чего явилась необходимость въ высылкѣ рабочихъ изъ Россіи. Особенная нужда была въ дровосѣкахъ. 500 чел. дровосѣковъ было нанято въ Костромѣ, но, кромѣ того, требовалось еще не менѣе 1.000. Однако, на просьбу объ этомъ управляющаго дорогой Правленіе Общества вынуждено было отвѣтить отказомъ опять-таки вслѣдствіе того, что Сибирская магистраль едва справлялась съ воинскимъ движеніемъ [70].

Перевозка укладочнаго матеріала съ войсковыми эшелонами представляла существенное неудобство въ томъ отношеніи, что выгружать его приходилось не въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ онъ требовался, а въ тѣхъ, гдѣ высаживались эшелоны, и затѣмъ вновь развозить его, куда нужно; кромѣ того, при этомъ затруднялся учетъ его и цѣлесообразное употребленіе. Поэтому начальникъ желѣзнодорожнаго отдѣла штаба Намѣстника сдѣлалъ было распоряженіе

о выгрузкѣ рельсовъ съ войсковыхъ эшелоновъ за Байкаломъ для доставки ихъ по Забайкальской дорогѣ отдѣльными поѣздами, но это должно было вызвать задержку въ слѣдованіи эшелоновъ, да и Забайкальская дорога врядъ ли могла бы справиться съ этой перевозкой, вслѣдствіе чего отъ этой мѣры пришлось отказаться [71].

Подвижной составъ, передававшійся на дорогу вмѣстѣ съ войсковыми и грузовыми эшелонами, прибывалъ гораздо успѣшнѣе, чѣмъ укладочный матеріалъ, но простой его на южныхъ станціяхъ и въ Харбинѣ вслѣдствіе затрудненій въ маневрахъ на недостаточно развитыхъ станціонныхъ путяхъ создавалъ кризисъ и въ этомъ отношеніи. Вагонный долгъ Китайской дороги Забайкальской постоянно возрасталъ: къ срединѣ августа онъ дошелъ до 1.133 вагоновъ, что поставило Забайкальскую дорогу въ невозможность продвигать поступавшіе на нее грузы. Комиссія, собранная по этому поводу въ Харбинѣ (21 августа), кромѣ различныхъ мѣръ по ускоренію оборота подвижного состава, проектировала образованіе въ Маньчжуріи особаго парка въ 500 вагоновъ, соотвѣтствующаго полутора-суточному обмѣну, но мѣра эта, конечно, не была осуществлена за отсутствіемъ вагоновъ для этого парка [72]. Не хватало не только крытыхъ вагоновъ и платформъ, но даже классныхъ; бывали случаи постановки въ эшелоны для офицеровъ неклассныхъ вагоновъ [73]. Недостатокъ классныхъ вагоновъ объяснялся тѣмъ, что до 80 этихъ вагоновъ, по свѣдѣніямъ къ 6 іюля 1904 г., были заняты подъ жилье различными учрежденіями и лицами, иногда не имѣвшими никакого отношенія къ дѣятельности желѣзной дороги. Занятые подъ жилье вагоны, помимо серьезнаго ущерба вагонному парку, занимая пути въ Ляоянѣ, Мукденѣ и Харбинѣ, еще болѣе усложняли и безъ того трудную маневровую работу на этихъ бѣдныхъ путями станціяхъ. Неоднократно назначаемыя ревизіи съ цѣлью освобожденія неправильно занятыхъ подъ жилье вагоновъ существенныхъ результатовъ не имѣли, такъ какъ освобожденные вагоны вскорѣ исподволь занимались новыми жильцами.

Потребность въ быстромъ усиленіи движенія, не соотвѣтствующемъ постепенному развитію желѣзной дороги, имѣло слѣдствіемъ возрастаніе опозданій, въ особенности на южномъ отдѣленіи. Къ концу іюля опозданія дошли до 60 час. и начали внушать серьезныя опасенія за успѣшность дальнѣйшаго сосредоточенія войскъ.

Для выясненія причинъ этого тревожнаго явленія была назначена комиссія въ составѣ: завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ, помощника начальника эксплоатаціи дороги и помощника начальника службы тяги. Кромѣ того, для этой же цѣли отправился въ Ляоянъ лично и начальникъ желѣзнодорожнаго отдѣла штаба Намѣстника [74].

На основанiи собранныхъ комиссiей данныхъ выяснилось, что главною причиною опозданiя поѣздовъ, какъ и надо было предполагать, оказалось несоотвѣтствiе развитiя пропускной способности станцiй съ количествомъ поѣздовъ, обращавшихся между Харбиномъ и Ляояномъ. Въ этомъ отношенiи было признано необходимымъ, не ожидая общаго развитiя всего южнаго отдѣленiя, неотлагательно развить наиболѣе важныя станцiи—Гунчжулинъ, Шуанмяоцзы, Чантафу, Тѣлинъ, Мукденъ, Янтай и Ляоянъ.

Кромѣ того, на успѣшность воинскаго движенiя оказывали влiянiе еще слѣдующiя причины:

1. Санитарные поѣзда, которымъ давалось преимущество въ движенiи какъ при обгонѣ, такъ и при встрѣчѣ съ воинскими эшелонами, часто спѣшно нагруженные больными и ранеными, отправлялись съ начальныхъ пунктовъ безъ продуктовъ, топлива и воды для варки пищи эвакуируемымъ. При этихъ условiяхъ заготовка провiанта, приготовленiе и раздача пищи на станцiяхъ требовали много времени, въ особенности, когда санитарные поѣзда состояли изъ теплушекъ и не имѣли сквозного сообщенiя вдоль поѣзда. Въ такихъ случаяхъ санитарные поѣзда простаивали на станцiяхъ по нѣсколько часовъ, непроизводительно задерживая движенiе по всей линiи.

2. Задержка въ разгрузкѣ вагоновъ съ интендантскими грузами и грузами Краснаго Креста, что при недостаточномъ развитiи всей линiи не только осложняло работу станцiй по прiему и пропуску поѣздовъ и вызывало при значительномъ скопленiи такихъ вагоновъ полную закупорку станцiй, но и создавало еще недостатокъ подвижного состава для дальнѣйшихъ перевозокъ.

Второстепенными причинами замѣшательства въ движенiи были: неподготовленность къ усиленной работѣ служебнаго персонала дороги, не представлявшаго еще изъ себя сплоченнаго, надежнаго и гибкаго орудiя въ рукахъ распорядителей движенiя, а кромѣ того предъявленiе желѣзнодорожной администрацiи требованiй о перевозкахъ непосредственно отъ различныхъ органовъ и учрежденiй армiи, каковыя требованiя часто не согласовались съ общими распоряженiями начальника военныхъ сообщенiй армiи.

Къ устраненiю обнаруженныхъ непорядковъ были приняты слѣдующiя мѣры:

1) Для разгрузки воинскихъ поѣздовъ былъ опредѣленъ срокъ не болѣе 12 часовъ, взамѣнъ прежде установленнаго 24-часового. 2) Полевому штабу армiи предложено было имѣть на конечныхъ станцiяхъ особыя команды достаточной численности для нагрузки, выгрузки и перегрузки тяжестей; вначалѣ эта потребность удовлетворялась нарядомъ людей съ расположеннаго на станцiи этапа,

впослѣдствіи же при расположеніи арміи подъ Мукденомъ были сформированы спеціальныя выгрузочныя команды, ротной организаціи. 3) Въ пунктахъ остановки санитарныхъ поѣздовъ были учреждены этапы, на комендантовъ которыхъ было возложено заготовленіе всего необходимаго для поѣздовъ. 4) Санитарнымъ поѣздамъ было оставлено преимущество лишь передъ поѣздами, двигающимися въ одномъ съ ними направленіи.

Что же касается самой главной причины, препятствовавшей правильной работѣ дороги,—недостатка укладочнаго матеріала, то ее, какъ видно изъ всего вышеизложеннаго, не въ силахъ были моментально устранить ни мѣстные органы, ни центральные органы Петербурга.

Вопросъ объ укладочномъ матеріалѣ обострялся еще тѣмъ, что значительное количество его, по требованіямъ полевого штаба арміи, расходовалось въ ущербъ усиленію пропускной способности дороги на развитіе южныхъ станцій и разъѣздовъ, дѣлавшихся по ходу военныхъ дѣйствій головными выгрузочными пунктами, и на постройку особой вѣтви отъ Хайчена къ Фынхуанчену, о чемъ будетъ еще сказано ниже. Расходованіе укладочнаго матеріала на эти надобности болѣе всего нарушало интересы дороги, такъ какъ при постоянномъ отступленіи арміи сопровождалось потерей большей части его. Въ соотвѣтственныхъ главахъ при описаніи работы тыла во время военныхъ дѣйствій уже было изложено, какъ закрывались станціи Китайской дороги не только подъ орудійнымъ, но иногда и подъ ружейнымъ огнемъ противника, а при такой обстановкѣ, когда весь подвижной составъ былъ занятъ ранеными, конечно, нечего было и думать объ уборкѣ и увозѣ стрѣлокъ и рельсовъ.

Къ 12 іюня усиленіе Китайской дороги выразилось лишь введеніемъ на западномъ отдѣленіи новаго 11-парнаго графика, на которомъ были нанесены:

1) воинскихъ.	7 паръ
2) почтово-пассажирскихъ . . .	1 пара
3) хозяйственныхъ	2 пары
4) факультативныхъ	1 пара
Итого. .	11 паръ.

На восточномъ и южномъ отдѣленіяхъ продолжалъ дѣйствовать графикъ, введенный 10 апрѣля.

Въ началѣ іюля, за недостаткомъ укладочнаго матеріала, работы по усиленію дороги почти вовсе прекратились [75]. Поступленіе матеріала возобновилось съ эшелонами 5-го Сибирскаго и 1-го арм.

корпусовъ. Это дало возможность управленію дороги 12 сентября ввести въ дѣйствіе новый графикъ, на которомъ было нанесено:

На западномъ отдѣленіи—16 паръ поѣздовъ, изъ которыхъ:

1) воинскихъ.	10 паръ
2) почтово-пассажирскихъ . .	1 пара
3) хозяйственныхъ	2 пары
4) факультативныхъ.	3 пары
Итого. .	16 паръ.

На восточномъ отдѣленіи—15 паръ, изъ которыхъ:

1) воинскихъ.	4 пары
2) товаро-пассажирскихъ	1 пара
3) хозяйственныхъ .	7 паръ
4) факультативныхъ.	3 пары
Итого. .	15 паръ.

На южномъ отдѣленіи—19 паръ, изъ которыхъ:

1) воинскихъ	13 паръ
2) почтово-пассажирскихъ	1 пара
3) хозяйственныхъ . . .	3 пары
4) факультативныхъ.	2 пары
Итого. .	19 паръ.

Такимъ образомъ, къ этому сроку, черезъ 7 мѣсяцевъ послѣ начала кампаніи, дорога была уже усилена по заданію 3-й очереди, увеличивъ за это время почти вдвое число воинскихъ поѣздовъ на западномъ отдѣленіи дороги и болѣе чѣмъ втрое—на южномъ отдѣленіи. Изъ требуемаго по этому заданію укладочнаго матеріала, вагоновъ и паровозовъ, полностью дорога получила лишь вагоны, укладочнаго матеріала было еще не дополучено около 140 верстъ, паровозовъ же—89 штукъ. Но, если вспомнить, что расчетъ укладочнаго матеріала и подвижного состава, необходимаго для усиленія дороги по заданію 3-й очереди, былъ произведенъ еще 18 апрѣля, въ то время, когда южное отдѣленіе на всемъ протяженіи было въ нашихъ рукахъ, то естественно, что, при сокращенномъ до Мукдена южномъ отдѣленіи, нормы оказались относительно велики и нѣкоторый недосылъ затребованнаго былъ нечувствителенъ.

Съ отступленіемъ Маньчжурской арміи отъ Ляояна къ Мукдену Китайская дорога утратила Янтайскія копи, снабжавшія углемъ

участокъ южнаго отдѣленія къ югу отъ Яомыня, и вновь, какъ и въ началѣ кампаніи, на очередь сталъ вопросъ объ обезпеченіи дороги топливомъ при усилившемся движеніи.

Въ совѣщаніи, состоявшемся 10 сентября въ Мукденѣ подъ предсѣдательствомъ начальника военныхъ сообщеній арміи, г.-м. Забѣлина, при участіи управляющаго дорогой, начальника полевого дорожнаго управленія и прочихъ представителей какъ отъ полевого управленія арміи, такъ и отъ администраціи дороги, въ числѣ другихъ вопросовъ, касавшихся общаго состоянія дороги, былъ подвергнутъ обсужденію и вопросъ объ обезпеченіи ея топливомъ по введеніи новаго графика движенія.

Согласно данныхъ, изложенныхъ управляющимъ дорогой [76], оказалось нижеслѣдующее:

1. На участкѣ Маньчжурія—Чжалантунь при 13 парахъ поѣздовъ *) требовалось на годъ 22 милліона пудовъ угля, годовая же добыча Джалайнорскихъ копей равнялась 24 милліонамъ пудовъ.

2. На участкѣ Чжалантунь—Аньда при 13 парахъ поѣздовъ требовалось на годъ 46.000 куб. дровъ, имѣлось же на лицо 37.000 куб. и ожидалось къ поступленію въ теченіе года 54.000 куб.

3. На участкахъ: Аньда—Харбинъ при 13 парахъ поѣздовъ, Харбинъ—Яомынь при 17 парахъ **), Харбинъ—Имяньпо при 12 парахъ, Имяньпо—Ханьдаохецзы при 8 парахъ и Ханьдаохецзы—Пограничная при 6 парахъ,—требовалось на годъ 117.000 кубовъ, имѣлось же на лицо 83.000 куб. и ожидалось къ поступленію въ теченіе года 99.000 куб.

4. На участкѣ южнаго отдѣленія къ югу отъ Яомыня при 17 парахъ поѣздовъ наличныхъ запасовъ угля имѣлось всего лишь на 60 дней. Для дальнѣйшаго же обезпеченія участка топливомъ таковое должно было бы или подвозиться въ видѣ дровъ съ восточнаго отдѣленія, что потребовало бы назначенія до 3 поѣздовъ въ сутки, или же доставляться въ видѣ угля изъ мѣстныхъ копей у Фушуна и ст. Чантафу, такъ какъ добыча угля изъ копей у Куанчендзы ожидалась не ранѣе января 1905 г. Копи у Чантафу въ то время давали 2.500 пуд. въ сутки, но черезъ мѣсяцъ ожидалось увеличеніе суточной добычи до 20.000 пуд.; въ Фушунскихъ копяхъ уже имѣлся запасъ угля въ 3.000.000 пуд. Эти источники топлива при ежедневномъ расходѣ на линіи Яомынь—Мукденъ до 40.000 пуд. могли вполнѣ обезпечить означенный участокъ даже въ случаѣ удлиненія его въ южномъ направленіи при благопріятномъ измѣненіи стратегической обстановки.

*) Изъ 16 паръ графика 3 пары факультативныхъ.

**) Изъ 19 паръ—2 факультативныхъ.

Такимъ образомъ, всѣ участки Китайской дороги, за исключеніемъ участка отъ Яомыня до Мукдена, были вполнѣ обезпечены топливомъ, послѣдній же былъ обезпеченъ условно въ зависимости отъ того, сохранимъ ли мы за собою въ ближайшее время обладаніе Фушунскими копями или нѣтъ. Въ положительномъ случаѣ для эксплоатаціи Фушунскихъ копей, находящихся въ 40 верстахъ отъ линіи Китайской дороги, необходимо было еще организовать доставку изъ нихъ угля.

Вопросъ о постройкѣ желѣзнодорожной вѣтки отъ Китайской дороги къ Фушунскимъ копямъ былъ возбужденъ еще въ самомъ началѣ кампаніи въ виду необходимости обезпечить южное отдѣленіе дороги мѣстнымъ минеральнымъ топливомъ и былъ внесенъ на обсужденіе Особаго Совѣщанія по усиленію Китайской дороги для удовлетворенія требованіямъ военнаго времени. Въ засѣданіи 11 февраля Совѣщаніе, придя къ заключенію, что дорога можетъ быть обезпечена топливомъ только при условіи добычи его въ раіонѣ самой линіи, дабы избѣжать затрудненій въ перевозкѣ его на большія разстоянія и особенно по южной линіи, гдѣ эта перевозка должна была совпадать по направленію съ усиленнымъ движеніемъ, постановило немедленно заложить въ Фушунскихъ копяхъ шахту, а для подвоза угля уложить отъ копей до Мукдена переносный дековилевскій путь. Это постановленіе Совѣщанія было утверждено 18 февраля.

Затѣмъ, вслѣдствіе телеграммы Командующаго Маньчжурской арміей 11 апрѣля о томъ, что обезпеченіе южнаго отдѣленія углемъ можетъ считаться надежнымъ только при условіи устройства къ копямъ ширококолейной вѣтви [77], Совѣщаніе постановило предоставить Обществу Китайской дороги строить эту вѣтвь, общее протяженіе которой съ запасными путями предполагалось около 52 верстъ. Постановленіе Совѣщанія было Высочайше утверждено 12 мая. Такимъ образомъ, съ этого времени управленіе дороги могло приступить къ постройкѣ вѣтви, но постоянный недостатокъ въ укладочномъ матеріалѣ сильно тормазилъ ее. Ко времени отхода Маньчжурской арміи къ Мукдену было уложено всего лишь 26 верстъ до разъѣзда № 3, да и то часть пути была уложена съ деревянными накладками. При выборѣ направленія пришлось остановиться на лѣвомъ берегу р. Хуньхэ, дабы избѣжать постройки моста черезъ эту рѣку.

Важное значеніе Фушунской вѣтви, помимо вывоза угля изъ копей, для развитія военныхъ операцій на нашемъ лѣвомъ флангѣ заставило особенно поспѣшить съ ея достройкой [78]. 15 ноября была уже открыта ст. Фушунъ, а 13 декабря была закончена еще вѣтка длиною въ 3 версты отъ станціи къ копямъ Маньчжурскаго горнопромышленнаго товарищества.

Въ обращеніе на Фушунской вѣтви было назначено 6 паръ поѣздовъ, изъ нихъ 2 пары товаро-пассажирскихъ и 4 интендантскихъ для подвоза продовольствія войскамъ 1-й и 3-й армій. При обратномъ слѣдованіи одинъ изъ интендантскихъ поѣздовъ предназначался для вывоза больныхъ и раненыхъ, остальные 3—для вывоза угля. Въ сутки вывозилось отъ 50 до 100 вагоновъ.

Ко времени открытія Фушунской вѣтви запасъ топлива на южномъ отдѣленіи былъ всего лишь 900.000 пуд., что обезпечивало современную работу желѣзной дороги всего лишь на мѣсяцъ [(79)]. Благодаря усиленному вывозу угля изъ запаса, накопленнаго въ копяхъ, къ началу января 1905 г. удалось одновременно съ текущимъ расходомъ увеличить линейные запасы топлива до 1.000.000 пудовъ; но зато запасъ въ копяхъ сталъ быстро таять: къ началу января тамъ осталось всего лишь 950.000 пудовъ. Причина этого заключалась въ томъ, что текущая добыча угля далеко не покрывала расхода.

Вслѣдствіе затопляемости шахтъ водою, Фушунскія копи, которыя по богатству залежей въ состояніи были бы дать при благопріятной обстановкѣ до 2 милліоновъ пудовъ угля въ мѣсяцъ, съ трудомъ давали около 4.000 пудовъ въ день, что составляло всего лишь 120.000 пудовъ въ мѣсяцъ. Копи Чантафу давали около 7.000 пуд. въ день, и на увеличеніе добычи трудно было разсчитывать. Копи Куанчендзы, только что начатыя разработкой, давали 4.000 пудовъ въ день; на ихъ развитіе можно было разсчитывать, но положеніе этихъ копей было неудобно въ томъ отношеніи, что развозка угля изъ нихъ на бо́льшей части снабжаемаго углемъ участка совпадала съ направленіемъ воинскаго движенія. Суточная добыча угля изъ всѣхъ трехъ мѣстныхъ источниковъ составляла слѣдовательно 15.000 пуд., ежедневный же расходъ его равнялся 30.000 пуд. Такимъ образомъ, даже при современномъ желѣзнодорожномъ движеніи на участкѣ Яомынь—Мукденъ, получался ежедневный дефицитъ угля около 15.000 пудовъ, при усиленіи же движенія, а въ особенности при удлиненіи участка, въ случаѣ благопріятнаго исхода подготовлявшагося въ теченіе всей зимы 1904—1905 гг. наступленія, этотъ ежедневный дефицитъ долженъ былъ возрасти еще болѣе и, быстро поглотивъ накопленные запасы, могъ бы заставить перейти къ столь нежелательному и вредному для воинскаго движенія подвозу дровъ съ восточнаго отдѣленія. Въ виду этого надо было во что бы то ни стало расширить разработку Фушунскихъ копей, рабочихъ же не было, такъ какъ китайцы опасались работать въ копяхъ, расположенныхъ столь близко къ боевымъ линіямъ.

Пришлось прибѣгнуть къ наряду рабочихъ отъ войскъ. Въ началѣ января было вызвано изъ частей всѣхъ 3 армій до 550 нижнихъ чиновъ, бывшихъ горнорабочими до поступленія въ ряды войскъ; изъ нихъ были сформированы двѣ команды ротной организаціи съ командированными для этой надобности офицерами, и около середины января эти команды были поставлены на работу. Благодаря этой мѣрѣ, въ теченіе мѣсяца удалось довести суточную добычу угля въ Фушунскихъ копяхъ до 10.000 пудовъ; дальнѣйшему усиленію разработки положило предѣлъ оставленіе нашими арміями Мукдена.

Общія мѣры по усиленію движенія помимо техническаго усовершенствованія дороги.

Въ предвидѣніи усиленнаго воинскаго движенія послѣ введенія на Забайкальской дорогѣ 15 сентября графика, заключавшаго 10 фактическихъ воинскихъ поѣздовъ, и ожидавшагося вскорѣ открытія Кругобайкальской дороги, на Китайской дорогѣ былъ принятъ цѣлый рядъ мѣръ къ упорядоченію движенія и устраненію причинъ нарушенія его правильности (80). Крупнѣйшими изъ нихъ были слѣдующія: срокъ выгрузки грузовыхъ поѣздовъ на конечныхъ станціяхъ былъ послѣдовательно сокращенъ до 6, а затѣмъ до 3 часовъ; для стоянки санитарныхъ поѣздовъ, по окончаніи рейсовъ, были назначены особыя станціи со спеціально уложенными для этого путями; къ порожнимъ составамъ санитарныхъ поѣздовъ разрѣшено было прицѣплять груженые вагоны; наконецъ, было вновь подтверждено, чтобы всѣ требованія о перевозкахъ предъявлялись администраціи дороги однимъ объединяющимъ органомъ, и только въ исключительныхъ, экстренныхъ случаяхъ разрѣшено было обращеніе чиновъ военнаго вѣдомства непосредственно къ агентамъ дороги, но категорія послѣднихъ лицъ ограничивалась лишь старшими агентами дороги *).

Разстройство въ движеніи особенно тревожно было на западномъ отдѣленіи дороги, такъ какъ оно толчками передавалось на западъ по всей Сибирской магистрали, нарушало плановое слѣдованіе не только грузовыхъ, но и войсковыхъ эшелоновъ и имѣло ближайшимъ слѣдствіемъ скопленіе эшелоновъ на нѣкоторыхъ станціяхъ, закупорку ихъ и пониженіе пропускной способности магистрали. Помимо того, что замѣшательства въ движеніи, требуя для своего устраненія временами чрезмѣрнаго напряженія силъ и средствъ дороги, въ общемъ понижали производительную работу ея, они вмѣстѣ съ тѣмъ приносили и прямой ущербъ арміи, задерживая прибытіе къ ней подкрѣпленій и срочныхъ грузовъ (81).

Но движеніе на западномъ отдѣленіи нельзя было урегулировать однѣми мѣстными мѣрами вслѣдствіе его тѣсной зависимости отъ

*) Начальники отдѣленія, ревизоры движенія и тяги, начальники участка пути и тяги.

работы южнаго отдѣленія. Въ описываемое время станціонные пути Харбина не обладали еще такою емкостью, чтобы могли въ теченіе нѣкотораго времени выдерживать значительное преобладаніе прибывавшихъ поѣздовъ надъ отправлявшимися. Нормальная работа узла была возможна только при суточномъ равновѣсіи прибытія съ отправленіемъ. Поэтому всякая задержка въ движеніи на южномъ отдѣленіи немедленно влекла за собою закупорку Харбина; станція отказывалась принимать прибывавшіе съ запада поѣзда, ихъ приходилось задерживать на промежуточныхъ станціяхъ, которыя вслѣдствіе еще болѣе слабаго развитія станціонныхъ путей тотчасъ же забивались, и разстройство движенія быстро распространялось по всему отдѣленію. На южномъ же отдѣленіи разстройство въ движеніи являлось неизбѣжнымъ слѣдствіемъ каждаго крупнаго боя, когда въ теченіе короткаго срока производилась эвакуація многихъ тысячъ больныхъ и раненыхъ, спѣшный вывозъ различнаго рода запасовъ и экстренный подвозъ боевыхъ припасовъ. Въ такіе моменты южное отдѣленіе буквально сплошь забивалось поѣздами; при опаздываніи, доходившемъ до 3 сутокъ, количество поѣздовъ, бывшихъ одновременно въ движеніи на отдѣленіи, втрое превышало норму. Единственнымъ выходомъ изъ этого положенія было временное сокращеніе, почти прекращеніе, отправокъ изъ Харбина на югъ, какъ это, напримѣръ, было въ послѣднихъ числахъ августа послѣ Ляоянскаго сраженія ([82]), но черезъ 3 недѣли принятая мѣра отозвалась разстройствомъ движенія на Забайкальской дорогѣ, дошедшимъ до того, что 17 сентября изъ Танхоя могъ быть отправленъ всего 1 грузовой поѣздъ ([83]).

Четвертое заданіе по усиленію Кит.-Вост. ж. д.

27 октября Главнокомандующимъ, г.-ад. Куропаткинымъ, была получена уже упомянутая выше при описаніи усиленія Забайкальской желѣзной дороги телеграмма Военнаго Министра о томъ, что съ 15 октября Сибирская и Забайкальская дороги пропускаютъ 12 паръ воинскихъ поѣздовъ въ сутки, что предполагается дальнѣйшее усиленіе ихъ до пропуска 14 воинскихъ поѣздовъ и что съ Министромъ Финансовъ сдѣлано сношеніе о соотвѣтственномъ усиленіи западнаго отдѣленія Китайской дороги.

Усиленіе западнаго отдѣленія дороги для принятія транзита Сибирской магистрали естественно влекло за собою и усиленіе южнаго отдѣленія для безпрепятственной передачи арміи всего подвозимаго ей въ Харбинъ. Нормой для южнаго отдѣленія, соотвѣтствующей ожидаемымъ 14 воинскимъ поѣздамъ всего желѣзнодорожнаго пути отъ Сызрани до Харбина, было признано 18 воинскихъ поѣздовъ, и въ началѣ ноября Главнокомандующій предложилъ управ-

ленію дороги приступить къ работамъ по дальнѣйшему усиленію ея пропускной способности [84].

Сообщенное Военнымъ Министромъ предположеніе объ усиленіи Сибирской магистрали до 14 воинскихъ поѣздовъ безъ указанія срока осуществленія этого мѣропріятія признавалось Главнокомандующимъ недостаточнымъ. Въ виду постояннаго возрастанія численности армій, необходимости увеличенія подвоза для нихъ разныхъ видовъ снабженія и постепеннаго истощенія мѣстныхъ средствъ, г.-ад. Куропаткинъ въ началѣ ноября, т. е. одновременно съ вышеприведеннымъ распоряженіемъ объ усиленіи дороги, всеподданнѣйшимъ письмомъ на имя Государя Императора ходатайствовалъ о коренномъ разрѣшеніи вопроса путемъ прокладки на всей магистрали, начиная съ наиболѣе слабыхъ по пропускной способности горныхъ участковъ, второго пути. Въ первую же очередь г.-ад. Куропаткинъ признавалъ необходимымъ достигнуть скорѣйшаго пропуска 18 паръ воинскихъ поѣздовъ въ сутки на всемъ протяженіи до Харбина и къ югу отъ него. О необходимости этой мѣры г.-ад. Куропаткинъ 20 ноября телеграфировалъ Министрамъ Военному, Путей Сообщенія и Финансовъ, прося ихъ содѣйствія къ благопріятному разрѣшенію вопроса [85].

Это ходатайство Главнокомандующаго по Высочайшему повелѣнію было передано на разсмотрѣніе въ Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія при участіи прибывшаго къ тому времени въ Петербургъ Намѣстника Дальняго Востока и Министровъ Военнаго и Финансовъ. Въ засѣданіи Совѣщанія, состоявшемся 29 ноября 1904 г., въ числѣ прочихъ мѣръ было постановлено усилить Китайскую дорогу до 18 паръ поѣздовъ и возвратить ей мастерскія и депо, занятыя подъ лазареты и склады.

Вновь проектированное усиленіе Китайской дороги въ исполненіи своемъ разбилось на двѣ очереди; первая очередь ограничилась доведеніемъ провозной способности западнаго и южнаго отдѣленій дороги до 18 паръ фактическихъ поѣздовъ всѣхъ наименованій; вторая же очередь усиленія дороги по этому четвертому заданію, предъявленному Китайской дорогѣ, предполагавшая введеніе на упомянутыхъ отдѣленіяхъ дороги 18 только воинскихъ паръ, составила предметъ обсужденія спеціально собранныхъ для этого въ Харбинѣ совѣщаній 17, 20 и 21 декабря 1904 г., о чемъ будетъ изложено ниже.

Усиленіе линіи Маньчжурія—Харбинъ—Мукденъ до 18 паръ поѣздовъ всѣхъ наименованій началось непосредственно послѣ окончанія работъ по усиленію дороги по заданію 3-й очереди; заключалось оно въ открытіи нѣкоторыхъ новыхъ разъѣздовъ, а главнымъ образомъ въ

увеличенiи пропускной способности существовавшихъ остановочныхъ пунктовъ. Къ концу 1904 г. эти работы были закончены и 20 января 1905 г. на западномъ и южномъ отдѣленiяхъ былъ введенъ въ дѣйствiе новый графикъ, на которомъ было нанесено въ четномъ направленiи 21 поѣздъ, въ нечетномъ—18 поѣздовъ (карт. прил. № 2). Распредѣленiе поѣздовъ было слѣдующее:

На западномъ отдѣленiи:

1) воинскихъ.	12—13 поѣздовъ
2) товаро-пассажирскихъ . . .	1 поѣздъ
3) хозяйственныхъ	4 поѣзда
4) факультативныхъ	4— 3 поѣзда
Итого . .	21 поѣздъ.

На южномъ отдѣленiи:

1) воинскихъ.	14—15 поѣздовъ
2) товаро-пассажирскихъ	1 поѣздъ
3) хозяйственныхъ	2 поѣзда
4) факультативныхъ.	4— 3 поѣзда
Итого . .	21 поѣздъ.

Двѣ нормы, опредѣленныя для воинскихъ и факультативныхъ поѣздовъ, указывали на то, что временами число первыхъ можно было увеличивать за счетъ вторыхъ. Число хозяйственныхъ поѣздовъ на западной линiи было опредѣлено только въ размѣрѣ суточной потребности въ развозѣ топлива по линiи безъ возможности образовывать линейные запасы его. Два хозяйственныхъ поѣзда на южномъ отдѣленiи предназначались для развоза дровъ на участкѣ Харбинъ—Яомынь и прочихъ матерiаловъ на южномъ отдѣленiи; угольные поѣзда съ Фушунской вѣтви и изъ Чантафу, снабжавшiе въ то время все отдѣленiе топливомъ, въ расчетъ вовсе не принимались, какъ обратные воинскому движенiю. Поэтому, если бы пришлось почему-либо отказаться отъ пользованiя Фушунскимъ углемъ, то въ росписанiи пришлось бы занять одинъ воинскiй поѣздъ для развоза топлива съ сѣвера въ направленiи воинскаго движенiя.

Для осуществленiя этого движенiя нужно было увеличить подвижной составъ на 296 паровозовъ, 5.685 крытыхъ, 206 классныхъ вагоновъ и 1.960 платформъ. Соотвѣтственному усиленiю подлежалъ и личный составъ.

Топлива для обезпеченiя движенiя по новому графику требовалось въ годъ: на западномъ отдѣленiи 45 миллiоновъ пудовъ угля, на южномъ отдѣленiи 24 миллiона пудовъ. Джалайнорскiя копи въ

это время давали всего лишь 30 милліоновъ пудовъ въ годъ, для увеличенія же добычи до требуемаго размѣра необходима была закладка новой шахты, которая могла дать уголь не ранѣе, какъ черезъ полгода; до того времени дефицитъ въ углѣ могъ быть возмѣщенъ изъ имѣвшихся дровяныхъ запасовъ. На южномъ отдѣленіи копи Чантафу давали до 5 милліоновъ пудовъ въ годъ, Фушунскія копи могли дать до 15 милліоновъ пудовъ, слѣдовательно недоставало около 4 милл. пудовъ въ годъ; этотъ недочетъ предполагалось покрыть увеличеніемъ добычи въ копяхъ Чантафу съ окончаніемъ новой шахты, которое ожидалось черезъ 4 мѣсяца, до этого же времени выполненіе движенія по графику обезпечивалось имѣвшимся запасомъ угля.

Дальнѣйшее усиленіе Китайской дороги по заданію 4-й очереди было разсмотрѣно въ совѣщаніяхъ, состоявшихся въ Харбинѣ 17, 20 и 21 декабря подъ предсѣдательствомъ управляющаго дорогой и при участіи начальника военныхъ сообщеній тыла, полк. Захарова, старшихъ агентовъ дороги и представителей отъ управленія военныхъ сообщеній штаба Главнокомандующаго и управленія военныхъ сообщеній тыла. Обсужденію подлежало требованіе Главнокомандующаго объ усиленіи западнаго отдѣленія дороги до пропуска 14 фактическихъ воинскихъ поѣздовъ и южнаго—до пропуска 18 такихъ же поѣздовъ, затѣмъ объ усиленіи и западнаго отдѣленія до пропуска 18 воинскихъ поѣздовъ [86].

По разсмотрѣніи условій требуемаго усиленія дороги совѣщаніе пришло къ слѣдующимъ выводамъ:

1. При заданіи въ 14 воинскихъ поѣздовъ на западномъ отдѣленіи и 18—на южномъ, общее число поѣздовъ должно быть:

На западномъ отдѣленіи:

1) воинскихъ	14 поѣздовъ
2) товаро-пассажирскихъ	1 поѣздъ
3) хозяйственныхъ для населенія	1 поѣздъ
4) угольныхъ	5 поѣздовъ
5) факультативныхъ	3 поѣзда
Итого	24 поѣзда.

На южномъ отдѣленіи:

1) воинскихъ	18 поѣздовъ
2) хозяйственныхъ для населенія	1 поѣздъ
3) матеріальныхъ	3 поѣзда
4) дровяныхъ	1 поѣздъ
5) факультативныхъ	4 поѣзда
Итого	27 поѣздовъ.

При этомъ, въ случаѣ прекращенія подвоза угля изъ Фушуна, предполагалось на южномъ отдѣленіи добавить еще 1 дровяной поѣздъ, и общее число поѣздовъ на этомъ отдѣленіи въ послѣднемъ случаѣ должно было выразиться 28 съ факультативными.

Въ приведенномъ распредѣленіи поѣздовъ впервые встрѣчается терминъ „хозяйственный поѣздъ для населенія". Причина выдѣленія особаго поѣзда для удовлетворенія нуждъ служащихъ дороги заключалась въ томъ, что по мѣрѣ постепеннаго усиленія дѣятельности дороги численность служебнаго персонала возрастала въ значительныхъ размѣрахъ; достаточно сказать, что выполненіе движенія по графику 20 января 1905 г. требовало увеличенія личнаго состава почти на 3.000 человѣкъ, усиленіе же дороги по новымъ заданіямъ Главнокомандующаго требовало добавочнаго увеличенія личнаго состава: при первомъ заданіи почти въ 10.000 человѣкъ, при второмъ— въ 12.500 человѣкъ.

Конечно, при такомъ численномъ ростѣ служебнаго персонала нельзя было игнорировать текущихъ потребностей его и разсчитывать на удовлетвореніе ихъ случайными поѣздами, иногда освобождающимися отъ воинскаго движенія, а необходимо было организовать постоянный подвозъ ему всего того, чего нельзя было достать на мѣстѣ.

Путевое устройство по первому заданію предполагалось по двумъ варіантамъ: 1) при системѣ блокъ-постовъ на западномъ и южномъ отдѣленіяхъ и 2) при блокъ-постахъ на западномъ отдѣленіи и при разъѣздахъ на южномъ.

Для производства работъ по этимъ варіантамъ требовалось отъ 23 до 27 тысячъ человѣкъ для земляныхъ работъ и отъ 13 до 17 тысячъ человѣкъ для прочихъ работъ; слѣдовательно, всего требовалось отъ 36 до 44 тысячъ человѣкъ. Денежный расходъ при выполненіи перваго варіанта исчислялся въ 28½ милліоновъ рублей, при выполненіи второго варіанта—въ 26 милліоновъ рублей.

Для подвоза матеріаловъ изъ Россіи требовалось въ теченіе 3 мѣсяцевъ по 2 поѣзда ежедневно и для развозки шпалъ и строительныхъ матеріаловъ также по 2 поѣзда ежедневно, при чемъ тѣ и другіе поѣзда должны были соотвѣтственно уменьшить число воинскихъ поѣздовъ, нанесенныхъ на графикъ 20 января 1905 г.

Въ виду крайней затруднительности спѣшно организовать такія большія работы, достать и доставить при современныхъ неблагопріятныхъ условіяхъ нужное число рабочихъ и заготовить необходимый строительный матеріалъ, въ особенности шпалы, совѣщаніе признало, что начать работы ранѣе апрѣля или даже мая не представляется возможнымъ; на самыя же работы, по мнѣнію совѣщанія,

долженъ былъ уйти весь строительный періодъ, поэтому окончанія ихъ нельзя было ожидать ранѣе начала октября 1905 г. и то лишь при условіи своевременнаго полученія всѣхъ матеріаловъ.

Угля для выполненія этого движенія требовалось на западѣ 53 милліона пудовъ въ годъ и на югѣ 31 милліонъ. Слѣдовательно, нужно было почти удвоить добычу Джалайнорскихъ копей и увеличить на 7 милліоновъ пудовъ добычу южныхъ копей. Какъ то, такъ и другое возможно было только при устройствѣ новыхъ шахтъ, которыя могли дать требуемое количество угля и то лишь черезъ 10—12 мѣсяцевъ. Такимъ образомъ, въ отношеніи обезпеченія топливомъ движеніе по данному заданію могло быть открыто не ранѣе конца осени 1905 г.

Если бы одновременно съ производствомъ работъ по усиленію линіи возникла необходимость въ возстановленіи линіи къ югу отъ Мукдена и въ сооруженіи еще Хайченской вѣтви, то успѣшность этихъ работъ должна была неминуемо пострадать и открытіе движенія по заданію отдалиться на неопредѣленный срокъ.

2. При заданіи въ 18 сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ какъ на западномъ, такъ и на южномъ отдѣленіяхъ, общее число поѣздовъ на графикѣ было опредѣлено совѣщаніемъ слѣдующее:

На западномъ отдѣленіи:

1) воинскихъ	18 поѣздовъ
2) товаро-пассажирскихъ	1 поѣздъ
3) хозяйственныхъ для населенія . .	1 поѣздъ
4) угольныхъ	7 поѣздовъ
5) факультативныхъ	4 поѣзда
Итого . . .	31 поѣздъ.

На южномъ отдѣленіи:

1) воинскихъ	18 поѣздовъ
2) хозяйственныхъ и товаро - пассажирскихъ	1 поѣздъ
3) матеріальныхъ	3 поѣзда
4) дровяныхъ	1 поѣздъ
5) факультативныхъ	4 поѣзда
Итого . . .	27 поѣздовъ.

Какъ и въ первомъ заданіи, въ случаѣ прекращенія подвоза угля изъ Фушунскихъ копей число поѣздовъ на южномъ отдѣленіи необходимо было увеличить еще 1 поѣздомъ.

Путевое устройство тоже, подобно первому заданію, предполагалось по двумъ варіантамъ.

Рабочія силы требовались приблизительно въ томъ же количествѣ. Денежный расходъ по первому варіанту исчислялся въ 39 милліоновъ рублей, по второму — въ 26 милліоновъ рублей. Увеличеніе расхода угля на западномъ отдѣленіи до 68 милліоновъ пудовъ въ годъ требовало устройства новыхъ шахтъ нѣсколько въ бо̀льшихъ размѣрахъ, чѣмъ по первому заданію, но работа эта могла быть выполнена въ тотъ же срокъ—10—12 мѣсяцевъ.

Такимъ образомъ, усиленіе дороги по второму заданію, при условіи своевременнаго полученія изъ Россіи всѣхъ необходимыхъ матеріаловъ, было достижимо къ тому же сроку, т. е. къ концу осени 1905 г.

Разсматривая эти данныя, совѣщаніе пришло къ слѣдующему заключенію: хотя время, необходимое на приспособленіе дороги къ блокъ-системѣ, нѣсколько меньше времени, требующагося на устройство разъѣздовъ, тѣмъ не менѣе варіантъ усиленія дороги по системѣ разъѣздовъ, какъ болѣе гарантирующій безопасность движенія, является предпочтительнымъ.

Къ тому же при разъѣздахъ требовалось меньше рельсовъ и стрѣлокъ, въ которыхъ ощущался такой недостатокъ, и путевое устройство по варіанту разъѣздовъ давало возможность легче перейти ко второму пути.

Свои рѣшенія совѣщаніе само признало теоретическими, такъ какъ на русской сѣти не имѣлось опыта, подтверждавшаго возможность проектированнаго движенія на однопутной дорогѣ. Вполнѣ благоустроенныя дороги Россіи, съ установившимся движеніемъ, съ персоналомъ служащихъ, вполнѣ освоившихся съ работою, по собраннымъ свѣдѣніямъ, давали максимально не болѣе 17 — 18 паръ для коммерческаго движенія, совершаемаго безъ росписанія съ правомъ пускать поѣзда вслѣдъ; между тѣмъ, это при воинскомъ движеніи недопустимо, и вообще воинское движеніе, которое часто мѣняетъ свой характеръ въ зависимости отъ рода перевозокъ и отъ измѣняющихся на театрѣ войны обстоятельствъ, представляетъ задачу значительно болѣе трудную.

Затѣмъ, принимая во вниманіе, что при превышеніи предѣла въ 17—18 паръ на однопутной линіи, случайное возникновеніе какихъ-либо неблагопріятныхъ обстоятельствъ будетъ неизбѣжно вліять въ сторону уменьшенія дѣйствительной пропускной способности линіи и фактически не дастъ ожидаемыхъ результатовъ, совѣщаніе признало болѣе раціональнымъ не прибѣгать къ форсированному однопутному движенію, а перейти къ устройству второго пути. Послѣднее

заключеніе совѣщанія въ особенности касалось южнаго отдѣленія дороги, такъ какъ при усиленіи западнаго отдѣленія до 18 воинскихъ поѣздовъ нельзя было бы ограничиться этою нормою и для южнаго отдѣленія, въ виду того, что Харбинъ представлялъ изъ себя мѣстную базу дѣйствующей арміи, центральный пунктъ сосредоточенія мѣстныхъ средствъ театра войны, и число воинскихъ поѣздовъ, ежедневно отправлявшихся изъ Харбина на югъ, слѣдовало принимать всегда на 5—6 поѣздовъ болѣе числа поѣздовъ, прибывавшихъ съ запада.

Вопросъ о постройкѣ второго пути на южномъ отдѣленіи разсматривался еще 29 ноября 1904 г. въ Особомъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія и при участіи Намѣстника Дальняго Востока и Министровъ Военнаго и Финансовъ одновременно съ вопросомъ объ усиленіи Сибирской магистрали.

Въ этомъ Совѣщаніи Намѣстникъ и Военный Министръ высказались за необходимость укладки второго пути на южномъ отдѣленіи въ особенности для стратегическихъ цѣлей, при чемъ, въ виду заключенія Министра Финансовъ о затрудненіяхъ въ доставкѣ матеріаловъ, Намѣстникъ высказалъ предложеніе о доставкѣ матеріаловъ изъ Америки морскимъ путемъ во Владивостокъ или Николаевскъ, въ крайнемъ же случаѣ признавалъ возможнымъ прибѣгнуть къ разборкѣ сѣверной вѣтви Уссурійской дороги.

Постановленіе Совѣщанія по этому вопросу, Высочайше утвержденное 10 декабря 1904 г., заключалось въ слѣдующемъ:

„Признавая необходимымъ въ стратегическихъ цѣляхъ уложить „второй путь отъ Харбина къ югу до ст. Ташичао, поручить управ„ляющему дорогой по вопросу о постепенномъ проложеніи сего „второго пути представить подробныя соображенія Главнокомандую„щему и получить отъ него соотвѣтствующія указанія“ [87].

Постройка второго пути на южномъ отдѣленіи по расчетамъ управленія дороги могла быть закончена въ теченіе года, при чемъ предполагалось, что путь этотъ будетъ непрерывнымъ на всемъ протяженіи, за исключеніемъ моста черезъ р. Сунгари у ст. Таолайджоу, гдѣ останется одинъ путь, но это не должно было вызвать особенной задержки въ движеніи поѣздовъ.

Для выполненія постройки въ указанный срокъ требовалось въ теченіе 5 мѣсяцевъ ежедневно доставлять изъ Россіи по сорока вагоновъ матеріаловъ, а для развозки ихъ по южному отдѣленію предоставить на немъ 3 поѣзда въ день изъ числа воинскихъ. Стоимость постройки второго пути отъ Харбина до Ташичао управленіемъ дороги опредѣлялась въ 26 милліоновъ рублей [88].

Въ то время, когда разрабатывались изложенные проекты усиленія Китайской дороги, она въ дѣйствительности не была въ состояніи использовать достигнутой пропускной способности, не была въ состояніи выполнять движенія по введенному въ дѣйствіе 20 января 1905 г. непарному графику 21—18 поѣздовъ. Причина этого заключалась въ недостаткѣ паровозовъ и прочаго подвижного состава.

Для движенія въ четномъ направленіи на западномъ отдѣленіи 13 воинскихъ поѣздовъ и на южномъ — 15, на Китайской дорогѣ, какъ было уже упомянуто выше, не хватало 296 паровозовъ, что составляло свыше 30% общаго количества ихъ, необходимаго для выполненія этого движенія ([89]). Вслѣдствіе этого, вмѣсто 17—18 поѣздовъ разныхъ наименованій, дорога при полномъ напряженіи могла пропускать на южномъ отдѣленіи въ четномъ направленіи всего лишь 14 и изъ нихъ 11 воинскихъ, 1 товаро-пассажирскій и 2 хозяйственныхъ [(90)].

На неоднократныя и настойчивыя просьбы о скорѣйшемъ командированіи на Китайскую дорогу необходимаго подвижного состава какъ начальника военныхъ сообщеній штаба Главнокомандующаго, г.-м. Забѣлина, такъ и самого Главнокомандующаго, 29 января 1905 г. изъ Управленія желѣзныхъ дорогъ была получена телеграмма съ увѣдомленіемъ, что состоявшееся 10 января по соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ совѣщаніе, при участіи представителей отъ Военнаго Министерства ([91]), пришло къ заключенію, что дороги Европейской сѣти поставлены въ полную невозможность командировать какое-либо количество подвижного состава на Китайскую дорогу, за исключеніемъ 85 паровозовъ, недоданныхъ Китайской дорогѣ изъ прежнихъ командировокъ, и нѣкотораго числа пассажирскихъ вагоновъ, до 50 штукъ. Телеграмма заканчивалась словами, что „единственнымъ источникомъ для полученія „Китайской дорогой остального состава является заказъ таковаго „распоряженіемъ управленія Китайской дороги, о чемъ Министромъ „Путей Сообщенія сообщено Министру Финансовъ“ [(92)].

Такое рѣшеніе совѣщанія было равносильно отказу въ удовлетвореніи насущнѣйшихъ потребностей арміи, которая свои рессурсы могла черпать только изъ Имперіи. Что потребность въ паровозахъ была дѣйствительно крайняя, видно изъ приводимаго распредѣленія ежедневныхъ отправокъ изъ Харбина, даннаго Главнокомандующимъ для руководства главному начальнику тыла 22 декабря 1904 г.:

1) интендантскихъ поѣздовъ . . . . $3^1/_2$
2) желѣзнодорожныхъ поѣздовъ ([93]) 1
3) артиллерійскіе грузы, инженерные и почтовый 1

4) санитарный поѣздъ . . . . $1/2$
5) воинскихъ (войсковыхъ) 8

Итого . . 14 поѣздовъ [94].

Изъ этого числа поѣздовъ войсковые поѣзда, представлявшіе изъ себя транзитъ Сибирской магистрали, могли быть уменьшены путемъ задержки войсковыхъ эшелоновъ въ Харбинѣ, что, несмотря на крайнюю нежелательность этой мѣры, и предполагалось сдѣлать въ случаѣ необходимости; прочіе же поѣзда, расчитанные на удовлетвореніе въ минимальномъ размѣрѣ текущей потребности дѣйствующей арміи, да и то лишь въ дни боевого затишья, не могли быть уменьшены. Въ виду этого Главнокомандующій вновь обратился съ настойчивыми просьбами къ Министрамъ Финансовъ, Путей Сообщенія и Военному о принятіи самыхъ экстренныхъ мѣръ къ устраненію паровознаго кризиса на Китайской дорогѣ [95].

Въ отвѣтъ на это 20 февраля была получена телеграмма отъ Министра Финансовъ [96], что по его представленію Особымъ Совѣщаніемъ, подъ предсѣдательствомъ графа Сольскаго, разрѣшенъ кредитъ на заказъ подвижного состава, необходимаго для доведенія провозной способности Китайской дороги до 12 воинскихъ паръ на западномъ и 14—на южномъ отдѣленіяхъ. При этомъ ст.-секр. Коковцевъ увѣдомлялъ, что заказывается вновь 211 паровозовъ, 5.104 товарныхъ и 126 классныхъ вагоновъ и вмѣстѣ съ тѣмъ сдѣлано распоряженіе о немедленномъ отправленіи на дорогу недополученныхъ ею по прежнимъ требованіямъ 85 паровозовъ. Срокъ изготовленія и доставки на дорогу заказанныхъ паровозовъ и вагоновъ опредѣлялся приблизительно въ 4 мѣсяца. Слѣдовательно, выполненія движенія по графику, введенному 20 января, можно было ожидать не ранѣе іюля 1905 г.

Затрудненія, испытываемыя при использованіи уже достигнутой пропускной способности дороги, естественно отодвинули на второй планъ проекты дальнѣйшаго усиленія ея постройкой второго пути на южномъ отдѣленіи. Трудно разрѣшимымъ представлялся и вопросъ о доставкѣ изъ Россіи необходимаго укладочнаго матеріала и рабочихъ при полномъ использованіи провозной способности Сибирской магистрали воинскими перевозками. Насколько въ этомъ отношеніи положеніе было безвыходно, свидѣтельствуетъ вышеприведенное предложеніе Намѣстника о заказѣ рельсовъ въ Америкѣ и доставкѣ ихъ во Владивостокъ моремъ, несмотря на весьма малую надежду на успѣхъ этого предпріятія. Равнымъ образомъ, предполагалось при посредствѣ нашего посланника въ Китаѣ нанять рабочихъ въ Чифу и Тяньцзинѣ и доставить ихъ въ Мань-

чжурію по Сѣверной Китайской дорогѣ мелкими партіями, дабы избѣжать международныхъ осложненій въ смыслѣ нарушенія Китаемъ нейтралитета. Но всѣ эти попытки, какъ не связанныя съ животрепещущимъ вопросомъ даннаго времени, не обладали ни достаточной опредѣленностью въ детальной разработкѣ, ни настойчивостью.

Назрѣвавшій кризисъ въ соотвѣтствіи Китайской дороги, точнѣе— южнаго отдѣленія ея, потребностямъ дѣйствующей арміи совершенно внезапно былъ разрѣшенъ боевыми событіями.

Послѣ Мукденскаго сраженія, завершившагося отступленіемъ арміи на Сыпингайскія позиціи, южное отдѣленіе, головной станціей котораго сдѣлался Гунчжулинъ, сократилось на 250 верстъ, а вмѣстѣ съ этимъ и измѣнились нормы обезпеченія его подвижнымъ составомъ. Уже 10 марта, т. е. въ день прихода арміи на Сыпингайскія позиціи, Главнокомандующимъ, г.-отъ-инф. Линевичемъ, была получена телеграмма отъ Министра Финансовъ (97) о томъ, что не превысить ли обѣщанное дорогѣ количество подвижного состава ея потребности при настоящемъ ея протяженіи и не представляется ли возможнымъ сократить заявленныя требованія въ пользу дорогъ Европейской сѣти, которыя сами терпятъ крайнюю нужду въ подвижномъ составѣ и лишены возможности удовлетворить ее, такъ какъ производительность русскихъ заводовъ до августа 1905 г. исчерпана заказами, данными для Китайской дороги.

Вслѣдъ за этой телеграммой послѣдовалъ отъ Министра Финансовъ цѣлый рядъ аналогичныхъ телеграммъ съ запросами Главнокомандующему, не представляется ли возможнымъ сократить требованія подвижного состава и уменьшить кредиты, испрашиваемые управленіемъ дороги на расходы по ея усиленію соотвѣтственно требованіямъ военнаго вѣдомства. Среди мотивовъ сокращенія подвижного состава указывалась возможность нашего дальнѣйшаго отступленія, при которомъ многочисленный подвижной составъ могъ сдѣлаться лишь бременемъ, загромоздивъ всѣ запасные пути, и обрекался на добычу непріятелю въ то время, когда предоставленіе хотя части его дорогамъ внутренней сѣти было бы для нихъ „истиннымъ благодѣяніемъ“ (98).

Запросъ объ уменьшеніи кредитовъ на расходы по усиленію дороги основывался на предположеніи Министра Финансовъ о томъ, что даже современная пропускная способность Китайской дороги не можетъ быть исчерпана тѣмъ количествомъ поѣздовъ, которые въ состояніи была подавать Забайкальская дорога. Предположеніе же это возникло вслѣдствіе того, что, согласно ежедневныхъ донесеній управляющаго дорогой о количествѣ пропущенныхъ поѣздовъ, за мартъ и апрѣль мѣсяцы западное отдѣленіе въ среднемъ пропустило

по 10 воинскихъ поѣздовъ въ сутки [99], южное же въ мартѣ —8 и въ апрѣлѣ—9 поѣздовъ.

Среднее суточное движенiе въ мартѣ и апрѣлѣ 10 воинскихъ поѣздовъ на западномъ отдѣленiи въ дѣйствительности обусловливалось тѣмъ, что въ названные мѣсяцы Забайкальская дорога передавала, главнымъ образомъ, грузовые поѣзда, число же послѣднихъ при передачѣ на Китайскую дорогу сокращалось вслѣдствiе свойствъ профиля и относительно большей тяговой силы ея паровозовъ. Норма грузовыхъ поѣздовъ для Забайкальской дороги была установлена въ 24 груженныхъ вагона зимою и 29 вагоновъ лѣтомъ, для Китайской же дороги зимняя норма равнялась 32 — 36 вагонамъ [100] и лѣтняя норма 37 — 40 вагонамъ. Поэтому передаваемые въ мартѣ и апрѣлѣ ежесуточно отъ 12 до 15 поѣздовъ Забайкальской дороги (считая въ этомъ числѣ войсковые, грузовые и санитарные) на Китайской дорогѣ въ среднемъ обращались въ 10 поѣздовъ въ сутки. При преобладающемъ движенiи войсковыхъ эшелоновъ, которые передавались на Китайскую дорогу безъ пересоставленiя, означенное преимущество этой дороги въ значительной степени ослаблялось. Кромѣ того, были еще другiя причины, которыя не позволяли отказаться отъ дальнѣйшаго развитiя провозной способности западнаго отдѣленiя, о чемъ будетъ изложено ниже.

Что же касается южнаго отдѣленiя, которое постоянно работало интенсивнѣе западнаго, то указанiе Министра Финансовъ о сравнительно слабой дѣятельности его объяснялось тѣмъ, что въ число учтенныхъ поѣздовъ, вѣроятно, не были включены мѣстныя перевозки между промежуточными станцiями для нуждъ армiи. Во всякомъ случаѣ въ эти же мѣсяцы были дни, когда изъ Харбина отправлялось по 14 поѣздовъ (карт. прил. № 11).

Въ дѣйствительности, вскорѣ послѣ того, какъ положенiе нашей армiи на Сыпингайскихъ позицiяхъ упрочилось, соотвѣтствiе пропускной способности южнаго отдѣленiя текущимъ потребностямъ ея въ подвозѣ изъ Харбина подверглось большому сомнѣнiю.

Съ отступленiемъ дѣйствующей армiи на Сыпингайскiя позицiи войска перешли въ раiонъ, почти исчерпанный заготовками тылового интендантства; въ короткiй срокъ остатки мѣстныхъ средствъ были использованы, и довольствiе постоянно возраставшей численностью армiи должно было производиться всецѣло подвозомъ изъ Харбина. Провiантъ, зерновой фуражъ, убойный скотъ и даже сѣно, все это надо было подвозить по желѣзной дорогѣ.

Размѣры ежедневнаго подвоза по желѣзной дорогѣ для удовлетворенiя текущихъ нуждъ армiи съ прибытiемъ къ ней ожидавшихся

тогда 53-й пѣх. дивизіи, 19-го и 9-го арм. корпусовъ были опредѣлены въ началѣ іюня 1905 г. слѣдующими нормами:

1) для подвоза суточнаго продовольствія и фуража 337 вагоновъ	9—10*)	поѣздовъ.
2) для вещевыхъ грузовъ	1	„
3) санитарныхъ	1	„
4) для артиллерійскихъ и инженерныхъ грузовъ	1	„
5) для грузовъ Краснаго Креста, Эконом. обществъ и частныхъ	1	„
6) войсковыхъ поѣздовъ	5	„
7) для подвоза убойнаго скота	2	„
8) на случай образованія запасовъ на промежуточныхъ станціяхъ	1	„
Итого . . .	21—22	поѣзда[101].

Слѣдовательно, требовалось 21—22 воинскихъ поѣзда въ сутки; кромѣ того, необходимо было бы имѣть для выполненія дорогой этого движенія:

1) хозяйственныхъ	1	поѣздъ.
2) дровяныхъ и матеріальныхъ не менѣе . . .	3	„
3) факультативныхъ	4	„
Итого	8	поѣздовъ.

Такимъ образомъ, пропускная способность южнаго отдѣленія Китайской дороги, могущая удовлетворить требованіямъ дѣйствующей арміи, опредѣлялась въ 30 поѣздовъ въ четномъ направленіи.

Противоположность, съ одной стороны, мѣръ, предлагаемыхъ Министромъ Финансовъ, съ другой стороны,—требованій, заявленныхъ полевыми управленіями дѣйствующей арміи, побудили Главнокомандующаго для подробнаго обсужденія возникшихъ вопросовъ образовать совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ состоявшаго въ его распоряженіи члена Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, г.-л. Соллогуба, и при участіи: начальника военныхъ сообщеній штаба Главнокомандующаго, г.-л. Забѣлина, управляющаго дорогой, г.-м. Хорвата, и начальника военныхъ сообщеній тыла, полковника Захарова.

Обсужденію совѣщанія, состоявшагося въ Гоцзяданѣ 10 и 12 іюня 1905 г., подлежали слѣдующіе вопросы[102]:

*) 9 поѣздовъ при лѣтней нормѣ и 10 — при зимней.

1) О возможности немедленнаго сокращенія части работъ по усиленію пропускной способности Китайской дороги.

2) О возможности уменьшенія количества подвижного состава, подлежащаго высылкѣ на Китайскую дорогу.

3) О работахъ и текущихъ расходахъ, исполненныхъ и исполняемыхъ по требованію военнаго вѣдомства;

и 4) О дальнѣйшемъ усиленіи пропускной и провозной способности южнаго отдѣленія дороги до 22 паръ воинскихъ поѣздовъ.

По первому вопросу, поводомъ къ которому послужило вышеприведенное указаніе Министра Финансовъ о томъ, что Китайская дорога производящимся движеніемъ не исчерпываетъ достигнутой уже пропускной способности, совѣщаніемъ было выяснено, что неполное движеніе поѣздовъ на западномъ отдѣленіи, обусловленное техническими преимуществами Китайской дороги, позволявшими ей, безъ ущерба для перевозокъ, сокращать число поѣздовъ, получаемыхъ съ Забайкальской дороги, слѣдуетъ считать лишь временнымъ явленіемъ, такъ какъ усиленіе войскового движенія, поѣзда котораго не подлежали пересоставленію, а главное—ожидаемое къ осени 1905 г. введеніе на Сибирской магистрали грузовыхъ вагоновъ системы Фоксъ-Арбеля и товарныхъ вагоновъ съ усиленными стяжками, что давало возможность Забайкальской дорогѣ передавать на Китайскую поѣзда, соотвѣтствующіе по вѣсу и грузоподъемности поѣздамъ Китайской дороги, лишало послѣднюю упомянутаго преимущества и ставило ее въ общія условія съ прочими дорогами Сибирской магистрали. Въ виду же того, что съ окончаніемъ работъ по усиленію пропускной способности Сибирской магистрали на ней ожидалось обращеніе 12 сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ, то западное отдѣленіе Китайской дороги должно было быть подготовлено къ пріему этого транзита.

Ожидаемый транзитъ Сибирской магистрали долженъ былъ почти исчерпать пропускную способность западнаго отдѣленія*), а между тѣмъ, по мѣрѣ истощенія мѣстныхъ средствъ раіона сосредоточенія арміи, обнаружилась необходимость подвоза сѣна и убойнаго скота со станцій западнаго отдѣленія. Размѣры этого подвоза опредѣлялись 4—6 поѣздами въ день.

Вслѣдствіе этого не только нельзя было разсчитывать на какой-либо излишекъ въ пропускной способности западнаго отдѣленія, но даже предвидѣлась обстановка, при которой эта пропускная способность должна была оказаться недостаточной; поэтому совѣщаніе признало полную невозможность какого-либо сокращенія работъ по усиленію дороги.

*) 12—13 воинскихъ поѣздовъ.

Тѣмъ болѣе было признано невозможнымъ сокращеніе этихъ работъ на южномъ отдѣленіи, пропускная способность котораго не соотвѣтствовала уже требованіямъ арміи.

По второму вопросу совѣщаніемъ было выяснено, что съ полученіемъ дорогой всѣхъ предназначенныхъ ей паровозовъ, по прежнимъ расчетамъ, она, вслѣдствіе послѣдовавшаго въ февралѣ 1905 г. сокращенія линіи, въ состояніи будетъ использовать достигнутую пропускную способность съ излишкомъ въ 55 паровозовъ. Однако, паровозы эти совѣщаніе не могло признать излишними, такъ какъ, по условіямъ военнаго времени, на головномъ участкѣ дороги правильность оборота паровозовъ и простои ихъ на станціяхъ внѣ депо не могутъ быть точно урегулированы, не говоря уже о періодахъ осложненія въ движеніи при экстренныхъ перевозкахъ, когда полезная работа паровознаго парка вообще понижается. Съ другой стороны, совѣщаніе предвидѣло какъ вѣроятность большого процента паровозовъ въ ремонтѣ по недостатку ремонтныхъ средствъ, такъ и возможность періодическаго усиленія движенія или открытія части южнаго отдѣленія, захваченной противникомъ. Во всѣхъ этихъ случаяхъ упомянутые паровозы могли оказаться весьма полезными для поддержанія правильности движенія.

Въ этомъ же смыслѣ былъ разрѣшенъ вопросъ и о прочемъ подвижномъ составѣ, предназначенномъ на Китайскую дорогу. Такимъ образомъ, и по вопросу о сокращеніи подвижного состава совѣщаніе вынуждено было высказаться отрицательно.

По третьему вопросу, возбужденному вслѣдствіе того, что въ управленіе дороги въ теченіе кампаніи безпрерывно поступали требованія отъ различныхъ управленій и начальствующихъ лицъ на производство работъ, нерѣдко не имѣвшихъ ничего общаго съ дѣятельностью желѣзной дороги([103]), и безъ предоставленія управленію дороги соотвѣтственныхъ средствъ, совѣщаніе признало необходимымъ установить на будущее время слѣдующій порядокъ:

1) чтобы всѣ требованія о новыхъ работахъ управленію дороги предъявлялись исключительно начальникомъ военныхъ сообщеній при Главнокомандующемъ; 2) по выполненіи работъ, таковыя осматривались комиссіями въ составѣ представителей военнаго вѣдомства и управленія дороги и объ осмотрѣ составлялись акты; 3) для выполненія этихъ работъ управленію дороги должны быть отпускаемы авансы, испрашиваемые установленнымъ порядкомъ черезъ Особое Совѣщаніе, по предварительному сношенію Главнокомандующаго съ Министрами Финансовъ и Военнымъ.

По вопросу о дальнѣйшемъ усиленіи южнаго отдѣленія дороги до 22 паръ воинскихъ поѣздовъ, возможномъ только при устройствѣ

на немъ второго пути, совѣщаніе пришло къ заключенію, что, вслѣдствіе отсутствія соотвѣтственнаго запаса мѣстныхъ матеріаловъ и невозможности заготовить ихъ ранѣе глубокой осени, равно вслѣдствіе почти полнаго отсутствія на мѣстѣ рабочей силы, въ 1905 г. можно сдѣлать лишь нѣкоторыя предварительныя работы и заказы, а общее начало всѣхъ строительныхъ работъ должно быть отнесено къ будущему строительному сезону, при чемъ открытія правильнаго движенія можно ожидать лишь въ декабрѣ 1906 г.

Срокъ окончанія работъ, по мнѣнію совѣщанія, могъ бы быть значительно ускоренъ, если бы возможно было привлечь къ работамъ войска. При условіи окончанія земляныхъ работъ къ ноябрю 1905 г. и открытія движенія къ началу іюня 1906 г. потребовалось бы привлечь къ работамъ около 27.000 нижнихъ чиновъ.

Постройка второго пути къ концу 1906 г. требовала назначенія въ теченіе 8 мѣсяцевъ по 0,83 хозяйственныхъ поѣздовъ въ сутки на восточномъ и южномъ отдѣленіяхъ дороги и, кромѣ того, въ теченіе 6 мѣсяцевъ 0,63 поѣзда съ желѣзнодорожнымъ грузомъ изъ Россіи на западномъ и южномъ отдѣленіяхъ. Слѣдовательно, воинская провозная способность южнаго отдѣленія должна была бы уменьшиться въ теченіе 6 мѣсяцевъ на $1^1/_2$ поѣзда въ сутки и въ теченіе еще 2 мѣсяцевъ—почти на одинъ поѣздъ въ сутки.

При ускоренной постройкѣ второго пути при помощи наряда рабочихъ отъ войскъ требовалось назначить въ теченіе 4 мѣсяцевъ по 1,7 хозяйственныхъ поѣздовъ въ сутки на восточномъ и южномъ отдѣленіяхъ и въ теченіе 6 мѣсяцевъ 0,63 матеріальныхъ поѣздовъ на западномъ и южномъ отдѣленіяхъ. Слѣдовательно, уменьшеніе воинской провозной способности южнаго отдѣленія должно было дойти до $2^1/_2$ поѣздовъ въ сутки.

Никакихъ другихъ экстренныхъ мѣръ, которыя могли бы оказать существенную пользу въ ускореніи постройки, совѣщаніе изыскать не могло.

Представляя 10 іюля 1905 г. Главнокомандующему результаты совѣщанія, начальникъ штаба Главнокомандующаго со своей стороны доложилъ [104]: „что при описанныхъ условіяхъ и все возра-„стающихъ воинскихъ перевозкахъ изъ Россіи предоставленіе хотя „бы и одного поѣзда въ сутки на Сибирской магистрали, равно какъ „и занятіе $2^1/_2$ поѣздовъ на южной линіи Китайской Восточной желѣз-„ной дороги для доставки желѣзнодорожныхъ матеріаловъ, является „дѣломъ почти неосуществимымъ, безъ ущерба снабженію и питанію „армій“, вслѣдствіе чего, „сооруженіе второго пути на южной линіи „представляется едва ли осуществимымъ“.

Если первая изъ приведенныхъ причинъ, касавшаяся Сибирской

магистрали, можетъ быть, и не имѣла бы такого рѣшающаго значенія, когда выяснилась возможность временно сократить подвозъ изъ Россіи интендантскихъ продуктовъ и уменьшить число войсковыхъ эшелоновъ послѣ перевозки 21-го арм. корпуса*), то вторая причина, касавшаяся только южнаго отдѣленія Китайской дороги, оставалась неустранимой, такъ какъ нѣкоторое уменьшеніе транзитнаго войскового движенія изъ Россіи съ наступленіемъ холоднаго времени заполнилось бы подвозомъ съ восточнаго отдѣленія дровъ въ безлѣсный раіонъ, занятый дѣйствующей арміей.

Такимъ образомъ, предъ Главнокомандующимъ была неразрѣшимая задача: съ одной стороны, одинъ путь южнаго отдѣленія не могъ удовлетворить текущей потребности дѣйствующей арміи; съ другой стороны, постройка второго пути была невозможна, такъ какъ армія не могла выдержать даже и временнаго сокращенія воинскаго движенія на южномъ отдѣленіи. Очевидно, выходъ изъ этого положенія надо было искать внѣ желѣзной дороги, и заключался онъ въ организаціи параллельно желѣзной дорогѣ гужевого подвоза изъ Харбина въ раіонъ сосредоточенія въ размѣрахъ, по крайней мѣрѣ соотвѣтствующихъ пониженію воинской провозной способности южнаго отдѣленія во время работъ по прокладкѣ второго пути. Несмотря на громадные расходы и затрудненія при осуществленіи этой мѣры, пришлось бы прибѣгнуть къ ней, если бы заключеніе перемирія и послѣдовавшее вслѣдъ за нимъ значительное сокращеніе воинскихъ перевозокъ не устранили этой необходимости.

Чтобы дополнить описаніе постепеннаго усиленія Китайской дороги, слѣдуетъ упомянуть о введеніи 1 іюля 1905 г. на восточномъ отдѣленіи 15-парнаго графика, допускавшаго пропускъ 10 воинскихъ паръ въ теченіе короткаго промежутка времени при полномъ напряженіи дороги и пріостановкѣ хозяйственныхъ перевозокъ. Это усиленіе, не вызываемое текущими потребностями арміи, производилось въ предвидѣніи вѣроятности рокировочныхъ перевозокъ изъ Приамурья въ Маньчжурію и обратно. Главнымъ затрудненіемъ для выполненія ихъ въ возможныхъ размѣрахъ, т. е. до 10 эшелоновъ въ сутки, служилъ недостатокъ подвижного состава, разсчитаннаго только на 4 воинскихъ пары восточнаго отдѣленія. Поэтому, одновременно съ прекращеніемъ хозяйственнаго движенія на восточномъ отдѣленіи, пришлось бы прибѣгнуть къ этой же мѣрѣ и на южномъ отдѣленіи, дабы освободить нужный для перевозокъ подвижной составъ. Предѣльнымъ срокомъ для непрерывной работы Китайской

---

*) См. т. VI, гл. „Устройство ближняго тыла во время Сыпингайскаго періода кампаніи“.

дороги при этихъ условіяхъ управляющій дорогой признавалъ 10 дней (105).

Развитіе станцій соотвѣтственно военнымъ требованіямъ.

Помимо описанныхъ работъ по общему усиленію пропускной и провозной способности Китайской дороги, на южномъ отдѣленіи ея, пролегавшемъ въ раіонѣ военныхъ дѣйствій, пришлось произвести еще рядъ дополнительныхъ работъ по развитію тѣхъ станцій, которыя въ разные періоды кампаніи дѣлались головными выгрузочными пунктами.

Станціи Ляоянской группы.
(Карт. прил. № 4).

Главной станціей высадки войскъ и выгрузки интендантскихъ грузовъ по плану кампаніи была ст. Ляоянъ. Съ прекращеніемъ же сообщенія съ Портъ-Артуромъ она же сдѣлалась конечной большой станціей, на которой составлялись обратные поѣзда.

Ко времени открытія военныхъ дѣйствій путевое устройство ея еще не было доведено даже до размѣровъ, предусмотрѣнныхъ проектомъ, какъ для станціи II класса, и поэтому далеко не могло удовлетворять сложнымъ требованіямъ, предъявляемымъ головной станціи, обслуживающей цѣлую армію.

Уже къ началу мая 1904 г. на ст. Ляоянъ ежедневно прибывало съ сѣвера до 8 воинскихъ поѣздовъ и отправлялось на югъ до 3 поѣздовъ, составлявшихся въ Ляоянѣ. Такимъ образомъ, суточный оборотъ станціи доходилъ до 900 вагоновъ *). Современное состояніе станціи не соотвѣтствовало такой работѣ, тѣмъ болѣе, что производство всякаго рода маневровъ осложнялось отсутствіемъ на ст. Ляоянъ, подобно и прочимъ станціямъ Китайской дороги, вытяжныхъ путей, вслѣдствіе чего всѣ маневры приходилось производить съ вытяжкой на главный путь. Въ виду этого начальникомъ военныхъ сообщеній арміи г.-м. Забѣлинымъ тотчасъ по прибытіи его къ арміи 1 мая была назначена комиссія изъ чиновъ полевого дорожнаго управленія и агентовъ дороги для выработки плана развитія станціи. Выясненныя комиссіей нужды станціи заключались въ слѣдующихъ устройствахъ, кромѣ хозяйственныхъ и тракціонныхъ путей (106):

1) Спеціальные пути для выгрузки прибывающихъ эшелоновъ и для стоянки во время остановки на продовольственномъ пунктѣ транзитныхъ эшелоновъ.

2) Спеціальные пути съ платформами для надобностей санитарной части арміи.

3) Спеціальные пути для выгрузки интендантскихъ грузовъ.

*) Т. е. превосходилъ суточный оборотъ ст. Петербургъ Петербурго-Варшавской ж. д.

4) Пути для пріема, отправленія и сортировки поѣздовъ съ отдѣльной вытяжкой для сортировочнаго парка.

5) Пути для стоянки порожнихъ составовъ и жилыхъ вагоновъ.

Примѣнительно къ этимъ требованіямъ комиссія во вторичномъ совѣщаніи 5 мая признала необходимымъ въ первую очередь уложить одинъ вытяжной путь, два парковыхъ тупика, два интендантскихъ тупика и одинъ санитарный путь, общимъ протяженіемъ въ 2 версты путей при 6 стрѣлкахъ; и, кромѣ того, развить ст. Янтай (въ 21 верстѣ къ сѣверу отъ Ляояна), въ качествѣ вспомогательной, для перенесенія туда части маневровой работы и для стоянки составовъ, представляющихъ резервъ головного участка. Къ укладкѣ на ст. Янтай было назначено до 15 путей, частью сквозныхъ, частью тупиковыхъ, общимъ протяженіемъ въ $7^1/_2$ верстъ. Въ виду отсутствія въ Янтаѣ водоснабженія, было устроено временное водоснабженіе на ст. Шахе (въ 16 верстахъ къ сѣверу отъ Янтая).

Между тѣмъ, движеніе продолжало усиливаться и къ іюлю дошло до 10 паръ на сѣверъ и до 7 паръ на югъ отъ Ляояна. Путевое устройство станціи вновь оказалось недостаточнымъ, къ этому присоединилась еще необходимость предусмотрѣть работу станціи во время боя подъ Ляояномъ, такъ какъ территорія ея лежала въ сферѣ артиллерійскаго огня непріятеля съ окружающихъ высотъ.

Вновь собранная 8 іюля, комиссія признала необходимымъ въ дополненіе къ сдѣланному:

1) Устроить для выгрузки эшелоновъ въ 2 верстахъ къ сѣверу отъ Ляояна новую станцію, состоящую изъ 3 сквозныхъ путей съ двумя платформами.

2) Уложить на ст. Ляоянъ одинъ сквозной путь.

3) Уложить сортировочный паркъ изъ 7 тупиковъ съ вытяжкой.

4) Уложить еще одинъ запасный путь для стоянки вагоновъ.

5) Удлинить существовавшій юго-западный тупикъ, обративъ его въ вытяжку для станціонныхъ сквозныхъ путей.

Съ выполненіемъ этихъ работъ какъ въ Ляоянѣ, такъ и въ Янтаѣ, возстановилась нормальная работа Ляояна. Всего на ст. Ляоянъ 1-й и Ляоянъ 2-й было уложено около 9 верстъ новыхъ путей и построено 4 воинскихъ платформы, одна крытая санитарная и одна крытая интендантская съ пакгаузомъ.

Южныя станціи.

Въ этотъ же періодъ кампаніи, предшествовавшій сраженію подъ Ляояномъ, разновременно было произведено въ небольшихъ размѣрахъ развитіе путей на станціяхъ Ванцзялинъ, Кайчжоу, Сеньюченъ, Ташичао и Хайченъ. Укладывалось всего по 1—2 пути для стоянокъ отдѣльныхъ составовъ.

При отходѣ къ Ляояну укладочный матеріалъ съ этихъ станцій по возможности убирался. Всего было убрано до 15 верстъ.

Нѣсколько бо̀льшее путевое развитіе было произведено на разъѣздахъ 104 и 103, намѣченныхъ въ качествѣ головныхъ пунктовъ, первый для обслуживанія войскъ при занятіи позиціи у Хайчена, второй—у Айсандзяна. Эти разъѣзды были усилены укладкою двухъ путей на каждомъ. Сначала эти добавочные пути, вслѣдствіе недостатка стрѣлокъ, были устроены тупиками, затѣмъ при усиленія движенія между Ляояномъ и Хайченомъ они были обращены въ сквозные.

Къ работамъ, произведеннымъ управленіемъ дороги въ это же время и имѣвшимъ вліяніе на облегченіе работы станцій, на которыхъ производилась выгрузка интендантскихъ продуктовъ, слѣдуетъ отнести постройку крытыхъ платформъ. Благодаря этимъ платформамъ въ значительной степени достигалось сокращеніе срока разгрузки и нагрузки вагоновъ и являлась возможность производить погрузочныя работы независимо отъ состоянія погоды безъ риска порчи продуктовъ вслѣдствіе подмочки.

По ходатайству интенданта арміи, возбужденному въ концѣ мая 1904 г., предположено было построить такія платформы на станціяхъ: Вафангоу, Кайчжоу, Ташичао, Хайченъ, Айсандзянъ, Ляоянъ, Мукденъ, Тѣлинъ, Каюянь, Шуанмяоцзы, Сыпингай, Гунчжулинъ и Куанченцзы, всего 13 платформъ, каждая площадью въ 300 кв. саж. Командующій арміей, разрѣшивъ эту мѣру, указалъ постройку платформъ на станціяхъ Вафангоу, Айсандзянъ, Шуанмяоцзы и Сыпингай отнести во вторую очередь. Къ работамъ было приступлено въ серединѣ іюня, когда нѣкоторыя изъ намѣченныхъ станцій были уже утрачены нами, на нѣкоторыхъ другихъ работы не были доведены до конца ко времени ихъ оставленія. Вполнѣ закончены были платформы на станціяхъ: Мукденъ. Тѣлинъ, Каюянь, Шуанмяоцзы, Сыпингай, Гунчжулинъ и Куанченцзы и къ платформамъ были уложены спеціальные пути длиною отъ 200—350 саж. На станціяхъ Ташичао, Хайченъ, Айсандзянъ и Ляоянъ была произведена лишь часть работъ, на станціяхъ же Вафангоу и Кайчжоу къ работамъ и не приступали [107].

Станціи Мукденской группы.
(Карт. прил. № 5).

Послѣ боевъ подъ Вафангоу, Ташичао и Хайченомъ ст. Ляоянъ, въ качествѣ главной выгрузочной станціи, была признана недостаточно безопасной, и было приступлено къ соотвѣтственному развитію для этого ст. Мукденъ, какъ главной, и разъѣзда № 97 и ст. Хушитай, какъ вспомогательныхъ.

Первоначальное развитіе ст. Мукденъ производилось, подобно и ст. Ляояну, добавленіемъ путей, насколько это позволяло существую-

щее устройство станцiи. Но, какъ и въ Ляоянѣ, приспособленiе станцiи оказалось несоотвѣтствующимъ потребовавшемуся впослѣдствiи развитiю ея для обслуживанiя дѣйствующей армiи, разросшейся въ 3 самостоятельныхъ армiи, и пришлось вывести на новое мѣсто сначала санитарную станцiю, а потомъ и интендантскую, уложивъ въ обходъ старой станцiи сквозной путь, по которому санитарные и интендантскiе поѣзда могли попадать на свои станцiи, не заходя на главную и не мѣшая ея работѣ.

На вспомогательныхъ станцiяхъ, которыя должны были выполнять работу главной по прiему поѣздовъ въ случаѣ ея забитости или эвакуацiи, были уложены: на разъѣздѣ № 97—кромѣ 3 сквозныхъ путей, 2 тупика, на ст. Хушитай—4 сквозныхъ пути и 3 тупика.

Всего на станцiяхъ главной линiи Мукденской группы было уложено около 20 верстъ добавочныхъ путей, изъ которыхъ около 15 верстъ пришлось на долю ст. Мукденъ.

Станцiи главной линiи, лежащiя къ югу отъ Мукдена,—разъѣздъ Угольный и Суятунь, особеннаго развитiя не потребовали, такъ какъ на нихъ подавались только грузы, назначенные для III армiи, I же и II армiи обслуживались отдѣльными вѣтками, о которыхъ будетъ сказано ниже.

Станцiи Тѣлинской группы.
(Карт. прил. № 6).

Одновременно съ развитiемъ Мукдена (въ iюлѣ 1904 г.) началось развитiе въ головную станцiю и ст. Тѣлинъ. На ней было увеличено число сквозныхъ путей до 9 (добавлено 5 путей), уложены: 3 интендантскихъ тупика, воинскiй путь, путь для поѣзда Командующаго армiей, 2 вытяжныхъ пути, одинъ тупикъ для стоянки жилыхъ вагоновъ, два сквозныхъ пути для порожнихъ составовъ и одинъ угольный.

Всего путей было уложено около 7 верстъ. Кромѣ крытой интендантской платформы, были построены еще платформа для Командующаго армiей и воинская.

Затѣмъ 25 августа, послѣ отступленiя отъ Ляояна, Командующiй армiей приказалъ экстренно развить въ головную ст. Каюянь [108]. Къ работамъ приступили немедленно и успѣли уложить четвертый сквозной путь, санитарный тупикъ и 2 тупика для прочихъ надобностей, всего около 2 верстъ, но въ это время, 27 августа, послѣдовала отмѣна сдѣланнаго распоряженiя и было приказано развивать для указанной цѣли ст. Чантафу. На этой станцiи было добавлено 3 сквозныхъ пути къ тремъ уже имѣвшимся, уложены: сквозной санитарный путь, интендантскiй тупикъ, воинскiй тупикъ и тупикъ для Командующаго армiей; всего было уложено около 4 верстъ.

Такимъ образомъ, на станцiяхъ Тѣлинской группы, которымъ въ сущности не пришлось играть роль головныхъ станцiй, вслѣдствiе

почти безостановочнаго отступленія дѣйствующей арміи отъ Мукдена непосредственно на Сыпингайскія позиціи, было уложено 13 верстъ добавочныхъ путей для военныхъ надобностей, не считая путей, вызванныхъ усиленіемъ пропускной способности дороги.

Станціи Гунчжулинской группы. (*Карт. прил. № 7*).

Послѣ Мукденскаго сраженія главной выгрузочной станціей сдѣлалась ст. Гунчжулинъ, по типу ст. II класса, какъ Ляоянъ; и если послѣдній потребовалъ при сравнительно въ три раза меньшей арміи добавленія 9 верстъ путей, то Гунчжулинъ нуждался въ гораздо большемъ развитіи. Кромѣ существовавшихъ 9 сквозныхъ путей, на этой станціи было вновь уложено: 7 воинскихъ и интендантскихъ путей, одинъ вытяжной путь на югъ, 7 сѣверныхъ запасныхъ тупиковъ для стоянки порожнихъ составовъ, подвижныхъ складовъ и жилыхъ вагоновъ, 3 тракціонныхъ пути и, кромѣ того, 3 тупика для парковъ конножелѣзной дороги. Всего было уложено около 12 верстъ.

Вслѣдствіе отдаленности ст. Гунчжулинъ отъ позицій, занятыхъ войсками, явилась необходимость подвозить грузы и даже войсковые эшелоны на станціи, лежащія южнѣе Гунчжулина, а это вызвало соотвѣтственное развитіе ихъ. Кромѣ того, Главнокомандующій выбралъ для своей резиденціи ст. Гоцзядань, на которой пришлось уложить спеціальные пути для поѣздовъ Главнокомандующаго и его штаба.

Согласно выяснившихся на опытѣ потребностей въ путевомъ устройствѣ головныхъ станцій къ этому времени былъ выработанъ спеціальный типъ расположенія путей параллелограмомъ. По этому типу были развиты разъѣзды № 83 и № 84, позволившіе по характеру мѣстности сдѣлать проектированную укладку путей безъ значительныхъ земляныхъ работъ.

На разъѣздѣ № 84 было уложено 3 сквозныхъ пути, сверхъ трехъ имѣвшихся, 2 тупиковыхъ пути для грузовъ, одинъ тупикъ для поѣзда Командующаго I арміей и одинъ тупикъ для жилыхъ вагоновъ. Всего было уложено 4 версты новыхъ путей.

На разъѣздѣ № 83, сверхъ имѣвшихся 3 сквозныхъ путей, былъ уложенъ одинъ сквозной путь и 2 тупика, общимъ протяженіемъ въ 2 версты.

На ст. Гоцзядань, расположенной въ полувыемкѣ и стѣсненной съ одной стороны мостомъ, а съ другой—выемкой, къ 4 имѣвшимся сквознымъ путямъ были добавлены: интендантскій тупикъ, сквозной путь съ самостоятельнымъ выходомъ съ сѣвера на главный путь для поѣзда Главнокомандующаго, тупикъ для поѣзда его штаба, сквозной путь для жилыхъ санитарныхъ вагоновъ *) и тупикъ для опе-

*) На этомъ же пути стоялъ поѣздъ принца прусскаго Леопольда.

раціоннаго состава Дворянскаго отряда. Всего было уложено 2 версты новыхъ путей.

Такимъ образомъ, на станціяхъ Гунчжулинской группы было уложено около 20 верстъ новыхъ путей.

Хотя ст. Гунчжулинъ осталась главной выгрузочной станціей до конца кампаніи, но на случай отступленія арміи съ Сыпингайскихъ позицій на Гунчжулинскія, а съ послѣднихъ—на позиціи у Куанчендзы, лѣтомъ 1905 г. были подготовлены для обслуживанія арміи еще двѣ группы станцій.

Станціи Куанчендзской группы.
(Карт. прил. № 8).

На случай расположенія арміи на Гунчжулинскихъ позиціяхъ въ качествѣ главной выгрузочной станціи была подготовлена ст. Куанчендзы, въ качествѣ ставки Главнокомандующаго — ст. Фанцзятунь и въ качествѣ конечной станціи, расположенной въ непосредственной близости отъ боевыхъ линій,—разъѣздъ № 80.

На ст. Куанчендзы было добавлено 5 сквозныхъ путей, 2 вытяжки, одинъ парковый путь и 6 интендантскихъ; на ст. Фанцзятунь—одинъ сквозной и 8 тупиковыхъ путей; на разъѣздѣ № 80—3 сквозныхъ и 3 тупиковыхъ пути. Всего на трехъ станціяхъ этой группы было уложено около 15 верстъ новыхъ путей.

Станціи Яомыньской группы.
(Карт. прил. № 9).

На случай расположенія арміи на позиціяхъ у Куанчендзы, въ качествѣ главной выгрузочной станціи была подготовлена ст. Яомынь, въ качествѣ ставки Главнокомандующаго — ст. Мейшадзы и въ качествѣ конечной станціи—разъѣздъ № 76.

На ст. Яомынь было добавлено: 5 сквозныхъ путей, 2 вытяжки, и 9 тупиковъ интендантскихъ, воинскихъ и запасныхъ; на ст. Мейшадзы—одинъ сквозной путь и 6 тупиковыхъ; на разъѣздѣ № 76—3 сквозныхъ пути и 2 тупиковыхъ. Всего на трехъ станціяхъ этой группы было уложено около $13^1/_2$ верстъ новыхъ путей.

Источникомъ укладочнаго матеріала для развитія всѣхъ поименованныхъ станцій отчасти послужили 16 верстъ главнаго пути, снятыя на перегонѣ между Сыпингаемъ и Шуанмяоцзы во время отступленія.

Хотя по разработаннымъ планамъ военныхъ дѣйствій и допускалась возможность дальнѣйшаго отступленія арміи за р. Сунгари, для чего на правомъ берегу этой рѣки укрѣплялись позиціи, но къ подготовкѣ на этотъ случай желѣзнодорожныхъ станцій не прибѣгали въ виду того, что эту работу всегда можно было бы выполнить во время отступательнаго марша.

При отходѣ дѣйствующей арміи, послѣ ратификаціи мирнаго договора, на зимнія квартиры въ раіонъ между станціями Шуанченпу

и Куанчендзы, пришлось развить 14 остановочныхъ пунктовъ этого раіона согласно предъявленнымъ имъ требованіямъ по выгрузкѣ интендантскихъ грузовъ и дровъ для текущаго довольствія и по посадкѣ войскъ при обратной перевозкѣ ихъ въ предѣлы Имперіи. 10 изъ этихъ пунктовъ, а именно станціи: Шуанченпу, Цайцзягоу, Шитоученцзы, Таолайджоу, разъѣздъ № 71, Яомынь, Бухай, разъѣздъ № 75, Мейшадзы и Куанчендзы,—были подготовлены какъ для той, такъ и для другой надобности, остальные 4—разъѣзды №№ 66, 69, 73 и 76 были развиты только для выгрузки предметовъ текущаго довольствія.

Одновременно съ этимъ на разъѣздѣ Лаошагоу, избранномъ Главнокомандующимъ для своей ставки, были уложены тупики для поѣздовъ Главнокомандующаго и его штаба.

Укладочный матеріалъ для этихъ работъ былъ взятъ главнымъ образомъ со станцій Гунчжулинской группы, гдѣ были оставлены только необходимые эксплоатаціонные пути.

Постройка новыхъ вѣтвей по военнымъ требованіямъ.

Кромѣ описаннаго развитія станцій южнаго отдѣленія исключительно для военныхъ надобностей, управленіемъ Китайской дороги производилась по требованію Полевого Штаба арміи постройка вѣтвей, назначеніе которыхъ также не имѣло ничего общаго съ интересами дороги.

Хайченская вѣтвь. *(Карт. прил. № 4).*

Предположеніе о перенесеніи военныхъ дѣйствій въ Корею съ образованіемъ передовой базы на р. Ялу побудило Командующаго Маньчжурской арміей, еще до отъѣзда своего изъ Петербурга, возбудить вопросъ о снабженіи арміи переносной желѣзной дорогой съ конной тягой для обезпеченія подвоза запасовъ отъ линіи Китайской дороги въ передовую базу, такъ какъ подвозъ по грунтовымъ путямъ представлялся мало осуществимымъ. Одновременно съ этимъ г.-ад. Куропаткинъ телеграфировалъ временно-командующему арміей генералу Линевичу о производствѣ изысканій въ вѣроятныхъ направленіяхъ этого подвоза отъ Ляояна и Хайчена къ Ялу. Изысканія были начаты 24 февраля 1904 г. [109] и окончены въ концѣ марта.

Слабая провозная способность полевой конно-желѣзной дороги, обезпечивающей полностью подвозъ текущаго довольствія только двухъ корпусовъ, побудила Командующаго арміей, уже по прибытіи его въ Маньчжурію, ходатайствовать о постройкѣ для указанной цѣли вѣтви широкой колеи. Кромѣ этого мотива ходатайства, упоминалось еще о томъ, что устройство дороги такого типа избавило бы въ будущемъ отъ необходимости перегружать въ узловой станціи всѣ запасы съ желѣзной дороги на конную и тѣмъ значительно ускорило бы и

облегчило бы доставку запасовъ войскамъ, и что самая дорога по окончанiи войны не утратила бы своего значенiя и могла бы быть передана въ эксплоатацiю Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

Въ рапортѣ Намѣстнику съ изложенiемъ этого ходатайства, поданномъ 30 марта [110], Командующiй армiей просилъ разрѣшенiя немедленно приступить къ работамъ, дабы воспользоваться наиболѣе благопрiятнымъ для земляныхъ работъ временемъ (апрѣль, май и iюнь), и производство работъ поручить особому строительству, сформированному по усмотрѣнiю управляющаго Китайской дорогой, на котораго возложить руководство дѣятельностью этого строительства, изъ полевыхъ же органовъ армiи привлечь къ этой организацiи инспектора инженеровъ, которому предоставить общее наблюденiе за ходомъ работъ.

Для успѣшности работъ Командующiй армiей просилъ командировать на постройку одинъ изъ баталiоновъ Уссурiйской желѣзнод. бригады, хотя бы въ половинномъ составѣ, а на Уссурiйской дорогѣ замѣнить его вольнонаемными рабочими.

7 апрѣля Намѣстникъ изъявилъ согласiе на удовлетворенiе ходатайства, отказавъ лишь въ командированiи Уссурiйскаго желѣзнодорожнаго баталiона въ виду заявленiя командующаго войсками Приамурскаго округа о крайней необходимости этого баталiона на эксплоатацiи дороги.

Изъ двухъ варiантовъ произведенныхъ предварительныхъ изысканiй: Ляоянъ—Шахецзы и Хайченъ—Шахецзы, было отдано предпочтенiе второму, въ виду возможности скорѣйшей укладки пути при помощи обходовъ и временныхъ искусственныхъ сооруженiй, примѣненiе которыхъ на первомъ направленiи было крайне затруднительно вслѣдствiе вѣроятности большого подъема дождевыхъ водъ въ горныхъ потокахъ и рѣкахъ, которыми оно изобиловало.

При составленiи проекта вѣтви Хайченъ—Шахецзы были приняты облегченныя техническiя условiя, а именно: для равнинныхъ участковъ — наименьшiй радiусъ закругленiй въ 250 саж. и наибольшiй уклонъ пути—въ 0,009; для горныхъ участковъ: наименьшiй радiусъ—150 саж. и наибольшiй уклонъ — 0,015.

По этому заданiю управленiемъ Китайской дороги былъ составленъ проектъ, произведена приблизительная расцѣнка стоимости постройки и выработанъ планъ производства строительныхъ работъ.

По предварительнымъ изысканiямъ длина главнаго пути опредѣлилась въ 236 верстъ при 10 станцiяхъ и 30 разъѣздахъ; длина станцiонныхъ путей предполагалась въ 41 версту. Въ теченiе строительнаго перiода 1904 года было предположено сдѣлать около поло-

вины всего количества земляныхъ работъ главнаго пути, всѣ станціонныя и разъѣздныя площадки, устроить въ необходимомъ количествѣ временныя искусственныя сооруженія, уложить временный главный путь, станціонные пути, устроить временныя водоснабженія и жилые дома. По окончаніи этихъ работъ, поздней осенью предвидѣлась возможность открыть временное движеніе въ количествѣ до 10 паръ поѣздовъ въ сутки при составѣ 20 вагоновъ. Въ слѣдующемъ 1905 году предполагалось закончить всѣ работы, замѣнить временныя сооруженія постоянными и довести пропускную способность дороги до 16 паръ поѣздовъ въ составѣ 35 вагоновъ.

Строителемъ проектированной вѣтви управляющій дорогой избралъ инженера Бочарова, при которомъ была образована особая контора строительства.

Къ работамъ приступили немедленно послѣ полученія согласія Намѣстника (7 апрѣля).

Одновременно съ этимъ были сдѣланы сношенія съ Министрами Финансовъ и Военнымъ объ отпускѣ кредитовъ на расходы и о заказѣ укладочнаго матеріала. Въ результатѣ этихъ сношеній управляющему дорогой былъ ассигнованъ авансъ въ 600.000 рублей для начала работъ, а 21 апрѣля послѣдовало Высочайшее соизволеніе на заказъ 200 верстъ 18-фунтовыхъ рельсовъ съ прочими принадлежностями пути и станцій.

Начались работы довольно успѣшно. Инженеру Бочарову, прекрасно знакомому съ мѣстной обстановкой, удалось поставить на работы сразу до 1.000 чел. рабочихъ изъ мѣстнаго населенія. До 22 апрѣля, когда по всей Южной Маньчжуріи разнеслась громовая вѣсть о пораженіи нашихъ войскъ у Тюренчена, было сдѣлано до 95% земляного полотна на протяженіи 15 верстъ. Въ этотъ же день всѣ рабочіе покинули работы и возвратились въ свои деревни, чтобы забрать свой скарбъ и уйти въ горы. Дня черезъ 3 прибыло около 1.500 чел. Тяньцзинскихъ землекоповъ, поставленныхъ подрядчикомъ Тифонтаемъ, а затѣмъ, когда прошелъ первый страхъ, съ 6 мая начали возвращаться понемногу и мѣстные рабочіе. Къ 15 мая на работахъ было уже около 2.500 чел., и къ этому времени были закончены изысканія, трассирована линія на протяженіи 50 верстъ и закончено земляное полотно на 15 верстахъ.

7 іюня Министръ Финансовъ, телеграфируя [111] Намѣстнику о томъ, что Военнымъ Министромъ сдѣлано представленіе объ ассигнованіи 15 милліоновъ на постройку Хайченской вѣтви, обратилъ его вниманіе на то, что мѣстность, по которой должна проходить проектированная дорога, занята противникомъ, и поэтому не лучше ли обождать съ ассигнованіемъ до тѣхъ поръ, пока можно будетъ

фактически приступить къ работамъ, тогда же пригласить и строителей. Намѣстникъ 10 іюня отвѣтилъ [112], что, соглашаясь съ этимъ мнѣніемъ, онъ сдѣлалъ распоряженіе о пріостановкѣ работъ, и просилъ лишь Министра Финансовъ одновременно съ ассигнованіемъ кредита на оплату заказанныхъ матеріаловъ ассигновать и кредитъ на оплату уже произведенныхъ работъ.

Въ тотъ же день генералъ-квартирмейстеръ полевого штаба Намѣстника передалъ начальнику Штаба арміи приказаніе Намѣстника пріостановить постройку вѣтви и представить исчисленіе произведенныхъ расходовъ [113]. На это г.-л. Сахаровъ 19 іюня телеграфировалъ [114] просьбу Командующаго арміей доложить Намѣстнику, что пока отъ Хайчена ведутся только земляныя работы, которыя при временномъ оставленіи ихъ не утратятъ своего значенія, что же касается матеріаловъ, то они могутъ храниться въ тылу и въ случаѣ надобности всегда пригодятся Китайской дорогѣ. Въ виду же того, что задача арміи не измѣнилась, пріостановка работъ можетъ только затормозить ея движеніе впередъ послѣ періода дождей. Даже въ томъ случаѣ, добавлялъ генералъ Сахаровъ, если бы военныя дѣйствія ограничились только Ляодуномъ, то вести военныя операціи лишь отъ одного пункта Кайчжоу—трудно и необходимо въ Сюянѣ имѣть вторую головную станцію. Поэтому Командующій арміей, отвѣтственный за сообщенія, признаетъ необходимымъ подготовить путь къ Сюяню въ короткій срокъ, считаетъ продолженіе работъ неотложнымъ, заказы срочными и проситъ оставить дѣло въ прежнемъ направленіи, ускоривъ лишь открытіе кредита на постройку вѣтви до Сюяня, т. е. въ половинномъ размѣрѣ.

Того же числа телеграфировалъ Намѣстнику и Командующій арміей [115]. Этой телеграммой онъ доносилъ, что, проѣхавъ грунтовымъ путемъ отъ Хайчена къ Симучену и Тадою, онъ лично убѣдился въ невозможности обойтись безъ желѣзной дороги, что постройка ея хотя бы до Далинскаго перевала крайне необходима для предполагаемаго обратнаго овладѣнія Фыншуйлинскимъ хребтомъ. Для исполненія этого онъ просилъ разрѣшенія позаимствовать матеріалы у Китайской дороги, такъ какъ каждый день дорогъ и можетъ повліять на успѣшность наступленія.

Намѣстникъ, склоненный этими доводами, далъ разрѣшеніе продолжать работы и 23 іюня сообщилъ объ этомъ Министрамъ Военному и Финансовъ съ просьбой ускорить ассигнованіе кредитовъ [116].

Работы снова начались и продолжались до 19 іюля, когда было получено приказаніе Командующаго арміей очистить ст. Хайченъ.

Ко времени оставленія арміей Хайчена на Хайченской вѣтви были произведены слѣдующія работы:

1) Сдѣлано было 95% земляныхъ работъ по устройству полотна на протяженіи 48 верстъ.

2) Уложено 2 желѣзныхъ трубы, длиною 10 саж.; оконченъ каменный мостъ отверстіемъ въ 2,5 саж.; заложены фундаменты 3 мостовъ того же размѣра; подготовлялись ряжи подъ устои и быки двухъ мостовъ, отверстіемъ по 32 саж. каждый.

3) Построены двѣ временныхъ кирпичныхъ казармы на ст. Хайченъ, площадью 100 кв. саж.

4) Уложенъ главный путь на 800 саж.; кромѣ того, 2 станціонныхъ пути и тупикъ, общимъ протяженіемъ 800 саж., и карьерный путь въ балластномъ карьерѣ близъ станціи, протяженіемъ 700 саж.; всего уложено путей 4 версты 300 саж.

5) Заготовлено матеріала на ст. Хайченъ: шпалъ 30.000 штукъ, бревенъ 1.500 шт. и досокъ 12.000 шт.

Кромѣ того, на Сунгари производилась заготовка бревенъ и рубились деревянныя временныя казармы, на станціяхъ Имянпо и Ханьдаохедзы (восточнаго отдѣленія) заготовлялись доски и шпалы(117).

Фушунская вѣтвь. *(Карт. прил. № 5)*

Постройка Фушунской вѣтви, какъ снабжавшей Китайскую дорогу каменнымъ углемъ, не можетъ быть отнесена къ категоріи работъ, имѣвшихъ исключительно военное значеніе, но дополнительныя работы, произведенныя на этой вѣтви, и развитіе ея остановочныхъ пунктовъ, совершенно излишнее для углевозной вѣтви, были вызваны требованіями Полевого Штаба дѣйствующей арміи, и поэтому здѣсь умѣстно будетъ упомянуть о нихъ.

Какъ уже было сказано выше, пріостановленная во время отступленія отъ Ляояна, постройка Фушунской вѣтви была возобновлена по приказанію Командующаго арміей во время подготовки къ сентябрьскому наступленію, завершившемуся сраженіемъ на р. Шахэ Командующій арміей рѣшилъ воспользоваться этой вѣтвью для подвоза текущаго довольствія войскамъ лѣваго фланга, наступавшимъ въ отдаленіи отъ главной линіи Китайской дороги.

Уложенные къ 20 сентября разъѣзды № 1 на 9-й верстѣ и № 2 на 25-й верстѣ, въ концѣ построенной къ тому времени вѣтви, сдѣлались головными выгрузочными станціями: разъѣздъ № 1—для войскъ центра и общаго резерва, разъѣздъ № 2—для войскъ лѣваго фланга.

30 сентября, уже во время боевъ, для усиленія движенія былъ уложенъ промежуточный разъѣздъ на 18-й верстѣ, который былъ названъ № 2, а разъѣздъ № 2 переименованъ въ № 3.

По выясненіи результата сраженія на р. Шахэ постройка вѣтви быстро двинулась впередъ, при чемъ поспѣшность ея, главнымъ обра-

зомъ, вызывалась нуждою въ топливѣ для дороги. Къ 20 ноября, какъ было уже упомянуто, движеніе было открыто на всемъ протяженіи вѣтви въ 43 версты до Фушуна, но еще за мѣсяцъ до этого строившаяся вѣтвь сдѣлалась питательной артеріей I и III армій и постепенно приспособлялась къ ихъ нуждамъ.

Работа, выпавшая на долю этой вѣтви, возрастала съ каждымъ днемъ, такъ какъ на разъѣздахъ ея, работавшихъ какъ станціи, образовались интендантскіе, артиллерійскіе и инженерные склады, госпитали, открыты были этапы, и эти же разъѣзды служили исходными пунктами для укладки линій конно-желѣзныхъ дорогъ (разъѣзды Угольный, № 1 и № 5).

20 октября Главнокомандующій избралъ для своей стоянки д. Чансямутунь, близъ разъѣзда № 1, и къ этой деревнѣ была проведена вѣтка съ тупиками для поѣздовъ Главнокомандующаго и его штаба. Затѣмъ были уложены отдѣльные тупики: для поѣзда Командующаго II арміей—на 1-й верстѣ вѣтви и для поѣзда Командующаго III арміей—на 3-й верстѣ. Въ послѣднемъ пунктѣ былъ уложенъ разъѣздный путь и санитарный тупикъ, и образовавшійся, такимъ образомъ, разъѣздъ впослѣдствіи сдѣлался главнымъ пунктомъ эвакуаціи раненыхъ изъ III арміи.

Съ усиленіемъ движенія на Фушунской вѣтви пришлось значительно развить ея станціи, которыхъ всего образовалось 7. Къ концу февраля 1905 г. состояніе ихъ было таково:

На разъѣздѣ Угольномъ (Фушунской вѣтви) 5 тупиковъ.

„	Вашинхтунь (на 3-й верстѣ)	2	тупика	1	сквозной	путь.
„	№ 1	4	„	4	„	„
„	№ 2	1	„	2	„	„
„	№ 3	2	„	2	„	„
„	№ 4	1	„	2	„	„
„	№ 5 или ст. Фушунъ	5	„	5	„	„

Всего на вѣтви, кромѣ 43 верстъ главнаго пути, было уложено 26 верстъ станціонныхъ путей и тупиковъ.

20 ноября 1904 г., когда было открыто движеніе по всей вѣтви до Фушуна, до разъѣзда № 3 можно было пропускать 6 паръ поѣздовъ въ сутки, отъ разъѣзда же № 3 до конца вѣтви—только 4 пары. Затѣмъ по мѣрѣ усиленія вѣтви росписаніе измѣнялось, и къ концу января 1905 г. Фушунская вѣтвь была въ состояніи пропускать до 9 паръ поѣздовъ (въ томъ числѣ 1 пассажирская) [118].

Западная вѣтвь.
(Карт. прил. № 5).

3 декабря 1904 г. послѣдовало распоряженіе Главнокомандующаго „проложить вѣтку отъ „ст. Суятунь къ западу, сперва до д. Сухудяпу съ

„тѣмъ, чтобы здѣсь заложить магазинъ, приспособить госпитали и „этапный пунктъ для правофланговыхъ корпусовъ II арміи и для „конницы“ [119].

Для примыканія этой западной вѣтви къ главному пути Китайской дороги была избрана ст. Суятунь, какъ болѣе развитая по сравненію съ разъѣздомъ Угольнымъ. Кромѣ того, ведя путь отъ этой станціи, можно было воспользоваться для прохода низины старой насыпью полотна дороги, оставшейся еще отъ того времени, когда главный путь былъ проложенъ въ обходъ Императорскихъ могилъ. Это направленіе значительно сократило и ускорило работы.

Несмотря на суровое зимнее время, затрудненія въ пріисканіи мѣстныхъ рабочихъ и не меньшія затрудненія добиться наряда отъ войскъ, ожидавшихъ со дня на день боя, задержки въ доставкѣ укладочнаго матеріала—работы по постройкѣ этой вѣтви шли очень быстро. Въ теченіе недѣли были произведены изысканія и 10 декабря началась постройка. 14 декабря Главнокомандующій приказалъ поспѣшить съ укладкой и продолжить вѣтвь до Даваньганьпу [120].

29 декабря была окончена укладка пути на протяженіи 11 верстъ до ст. Сухудяпу и 30 числа открыто движеніе.

6 января начальникъ военныхъ сообщеній штаба Главнокомандующаго отдалъ приказаніе сдѣлать со строящейся вѣтки выходъ прямо на сѣверъ, минуя ст. Суятунь, для удобства и ускоренія передачи поѣздовъ съ главнаго пути Китайской дороги. Это распоряженіе оказалось весьма цѣлесообразнымъ впослѣдствіи, когда ст. Суятунь попала въ сферу огня дальнобойной артиллеріи, поставленной на японскихъ позиціяхъ. Благодаря соединительной вѣткѣ движеніе поѣздовъ по западной вѣтви совершалось въ полной безопасности отъ непріятельскаго огня до закрытія станцій Даваньганьпу и Сухудяпу подъ напоромъ противника.

Соединительная вѣтка была уложена одновременно съ доведеніемъ главнаго пути до Даваньганьпу къ 12 января. Всего главнаго пути было уложено $20^1/_2$ верстъ.

Станціонныхъ путей было уложено всего 4,7 версты, а именно:

на ст. Сухудяпу — одинъ разъѣздный путь, тупикъ для поѣзда Командующаго II арміей, интендантскій тупикъ и санитарный;

на ст. Даваньганьпу — одинъ разъѣздный путь, тупикъ для поѣзда Командующаго II арміей, 2 интендантскихъ тупика, одинъ санитарный и одинъ артиллерійскій.

На ст. Даваньганьпу было устроено временное водоснабженіе.

Движеніе на всемъ протяженіи западной вѣтви было открыто 12 января, при чемъ было установлено 3 пары сквозныхъ поѣздовъ отъ разъѣзда Угольнаго.

Осадныя вѣтки. *(Карт. прил. № 5).*

Кромѣ этихъ двухъ вѣтвей значительной длины, по приказанію Главнокомандующаго въ раіонѣ Мукдена было уложено еще 2 осадныхъ вѣтки широкой колеи. Одна отходила отъ 511-й версты главнаго пути Китайской дороги и была длиною 636 саж.; другая—отъ 515-й версты и была длиною 713 саж. Обѣ онѣ были направлены къ востоку отъ главнаго пути и служили для подвоза осадныхъ орудій и снарядовъ къ двумъ осаднымъ батареямъ, расположеннымъ на правомъ и лѣвомъ берегахъ р. Хуньхэ, недалеко отъ желѣзнодорожнаго моста.

Проектъ постройки Тѣлинской вѣтви.

Обѣ широкоолейныя вѣтви, обслуживавшія армію,—Фушунская и западная шли параллельно фронту боевыхъ линій и находились къ югу отъ р. Хуньхэ. Поэтому, въ случаѣ отступленія арміи на ближнія Мукденскія позиціи, расположенныя частью на правомъ берегу Хуньхэ, войска лишались удобствъ желѣзнодорожнаго сообщенія, что для отдаленныхъ отъ Мукдена фланговыхъ отрядовъ (въ особенности лѣваго фланга) влекло за собою серьезныя затрудненія въ отношеніи текущаго довольствія и эвакуаціи больныхъ и раненыхъ. Въ виду этого полевымъ дорожнымъ управленіемъ былъ представленъ проектъ постройки ширококолейной вѣтви отъ ст. Тѣлинъ къ Фушуну. Согласно произведенныхъ въ этомъ направленіи изысканій, постройка вѣтви потребовала бы всего отъ $1^1/_2$ до 2 мѣсяцевъ, такъ какъ, благодаря зимнему времени, во многихъ мѣстахъ можно было бы обойтись безъ мостовъ.

Главнокомандующій, которому этотъ проектъ былъ доложенъ 23 декабря 1904 г., приказалъ съ этой постройкой повременить [121].

Вопросъ объ усиленіи тыловыхъ желѣзнодорожныхъ путей подъ Мукденомъ былъ вторично возбужденъ полевымъ дорожнымъ управленіемъ 5 февраля 1905 г. На этотъ разъ проектировалась болѣе короткая линія—отъ разъѣзда № 97 главнаго пути Китайской дороги къ разъѣзду № 2 Фушунской вѣтви въ обходъ Мукдена, протяженіемъ 20 верстъ. Цѣль этой мѣры заключалась въ облегченіи работы ст. Мукденъ по переотправкѣ прибывающихъ съ сѣвера поѣздовъ на Фушунскую вѣтвь. Имѣя въ виду, что западная вѣтвь при такой же длинѣ была уложена въ одинъ мѣсяцъ, постройка проектированной вѣтки, при возможности вести ее одновременно съ двухъ концовъ, потребовала бы, вѣроятно, еще меньшаго срока.

Вслѣдствіе начавшихся Мукденскихъ боевъ этому проекту не суждено было осуществиться.

Вѣтви на Сыпингайскихъ позиціяхъ. *(Карт. прил. № 7).*

Недостатокъ въ конно-желѣзныхъ дорогахъ для выполненія предположеннаго въ концѣ лѣта 1905 года наступленія побудилъ Главнокоман-

дующаго 1 августа обратиться къ Государю Императору съ ходатайствомъ о разрѣшеніи построить двѣ вѣтви широкой колеи отъ ст. Гунчжулинъ къ обоимъ флангамъ дѣйствующей арміи съ тѣмъ, чтобы отъ конечныхъ пунктовъ этихъ вѣтвей укладывать конно-желѣзный путь [122]. Одновременно объ этомъ Главнокомандующій телеграфировалъ и Начальнику Генеральнаго Штаба съ просьбой прислать укладочный матеріалъ, въ которомъ Китайская дорога по-прежнему испытывала хроническій недостатокъ [123].

8 августа была получена Высочайшая телеграмма въ отвѣтъ на телеграмму Главнокомандующаго. Въ этой телеграммѣ Государь Императоръ, извѣщая о томъ, что вполнѣ раздѣляетъ мнѣніе Главнокомандующаго о необходимости желѣзнодорожныхъ вѣтвей на юго-западъ и юго-востокъ отъ Гунчжулина, выразилъ надежду, что земляныя и подготовительныя работы близятся уже къ концу. Относительно рельсовъ въ Высочайшей телеграммѣ было упомянуто, что въ теченіе августа и сентября отправляется и намѣчено къ отправленію 400.000 пудовъ *). Въ заключеніе Его Величество преподавалъ Главнокомандующему, что переговоры въ Портсмутѣ не должны умалять его настойчивости въ достиженіи успѣха надъ врагомъ, и выражалъ увѣренность, что, какъ только обстоятельства позволятъ, Главнокомандующій не упуститъ случая перейти въ наступленіе, не теряя драгоцѣннаго времени и не испрашивая на то Высочайшаго утвержденія или согласія [124].

По полученіи этой телеграммы Главнокомандующій приказалъ немедленно приступить къ изысканіямъ, при чемъ въ первую очередь поставилъ работы по постройкѣ вѣтви Гунчжулинъ—Херсу [125].

8 августа отправилась партія на изысканіе направленія Гунчжулинъ—Херсу, а два дня спустя—другая партія на изысканіе направленія Гоцзядань — Ламатенза, въ каковомъ было предположено вести юго-западную вѣтвь.

При производствѣ изысканій рѣшено было остановиться на постройкѣ вѣтвей не отъ Гунчжулина и Гоцзяданя, а отъ разъѣзда № 83, который являлся предпочтительнымъ передъ Гунчжулиномъ вслѣдствіе того, что находился къ югу отъ р. Даляохэ, благодаря чему устранялась необходимость въ устройствѣ двухъ большихъ мостовъ черезъ эту рѣку, и болѣе соотвѣтствовалъ по мѣстнымъ условіямъ предстоящему развитію въ качествѣ узловой станціи, чѣмъ Гоцзядань.

На обѣ вѣтви требовалось около 110 верстъ укладочнаго матеріала, между тѣмъ запасовъ его не имѣлось вовсе. Кромѣ 150 верстъ рельсовъ тяжелаго типа, заказанныхъ Китайской дорогой на случай

*) Немного менѣе 100 верстъ.

возстановленія магистрали, дорогой было заказано еще болѣе 300 верстъ рельсовъ легкаго типа для развитія станцій и для хозяйственныхъ надобностей. Всѣ эти рельсы были уже готовы, но въ ближайшее время Китайская дорога разсчитывала получить лишь 47 верстъ изъ заказа первой категоріи, 100 — 120 верстъ согласно увѣдомленія Начальника Генеральнаго Штаба должны были прибыть въ теченіе сентября съ войсковыми эшелонами (126), остальное же количество могло быть доставлено не ранѣе конца года (127).

Въ виду необходимости приступить немедленно къ постройкѣ вѣтвей, Главнокомандующій приказалъ управляющему дорогой изыскать возможность выдѣлить хотя нѣкоторое количество укладочнаго матеріала изъ своихъ средствъ, какъ, напримѣръ, съ Хинганскаго обходнаго пути, ставшаго излишнимъ съ открытіемъ тонеля и съ нѣкоторыхъ станцій, не трогая, конечно, станцій южнаго отдѣленія. Въ то же время Главнокомандующій не переставалъ телеграфировать въ Петербургъ объ ускореніи доставки рельсовъ (128).

Мѣры, принятыя управленіемъ дороги для изысканія свободнаго укладочнаго матеріала, дали только 15 верстъ, снятыхъ съ Хинганскаго обходнаго пути, станцій Джалайноръ, Унуръ, Цицикаръ и западной сортировочной ст. Харбинъ. Забайкальская дорога оказалась не въ состояніи чѣмъ-либо помочь, такъ какъ сама крайне нуждалась въ рельсахъ для доведенія своей пропускной способности до 20 паръ. Уссурійская дорога могла дать заимообразно 13½ верстъ, назначенныхъ въ годовой ремонтъ пути. Такимъ образомъ, на мѣстѣ было 28½ верстъ; ближайшій срокъ поступленія матеріала былъ не ранѣе сентября (129).

19 августа изысканія вѣтви на Херсу были уже закончены. Въ это время близившіеся къ концу мирные переговоры въ Портсмутѣ, несмотря на серьезныя несогласія уполномоченныхъ, породили настойчивые слухи о близкомъ прекращеніи военныхъ дѣйствій. Поэтому управляющій дорогой возбудилъ вопросъ о томъ, стоитъ ли приступать къ землянымъ и прочимъ работамъ по устройству полотна, сопряженнымъ съ весьма значительными расходами (130). Главнокомандующій, которому было доложено объ этомъ, 20 августа приказалъ „всѣ работы произвести, но китайцевъ не нанимать, а работы производить войсками“ (131).

Въ этотъ же день Главнокомандующимъ была получена телеграмма отъ Министра Финансовъ, въ которой статсъ-секретарь Коковцевъ, указывая уже на измѣнившіяся обстоятельства, просилъ распоряженія не только о прекращеніи работъ по устройству новыхъ вѣтвей, но и объ отмѣнѣ всѣхъ прочихъ работъ, производившихся или намѣченныхъ на Китайской дорогѣ исключительно для военныхъ надобностей (132).

Сопоставляя эту просьбу съ полученной въ то же время Высочайшей телеграммой о результатѣ Портсмутскихъ переговоровъ, въ которой Государь Императоръ указывалъ, что всѣ подготовительныя мѣры для успѣшнаго продолженія борьбы должны вестись съ неослабной энергіей вплоть до ратификаціи мирнаго договора,—Главнокомандующій не дѣлалъ никакихъ распоряженій о пріостановкѣ работъ. И только послѣ вторичной, настоятельной и поддержанной Начальникомъ Генеральнаго Штаба просьбы Министра Финансовъ (133) о прекращеніи дальнѣйшихъ работъ по постройкѣ вѣтвей въ особенности потому, что обѣ вѣтви пролегали по территоріи, уступаемой Японіи, и постройка ихъ могла лишь увеличить за счетъ русской казны цѣнность имущества, передаваемаго противнику, Главнокомандующій приказалъ (134) продолжать лишь работу по устройству полотна, укладку же пути начать только по его распоряженію, когда выяснится неизбѣжность разрыва и продолженія войны.

Работы производились войсками, для чего на каждую вѣтвь было командировано по два баталіона. Въ теченіе сентября земляное полотно на обѣихъ вѣтвяхъ было приведено въ такое состояніе, что можно было немедленно приступить къ укладкѣ пути. Окончательное прекращеніе работъ послѣдовало 5 октября, послѣ полученія телеграммы о ратификаціи мирнаго договора.

Заамурская желѣзнодорожная бригада.

Заамурская желѣзнодорожная бригада, согласно Высочайше утвержденнаго 25 марта 1903 г. положенія, была сформирована для участія въ эксплоатаціи Китайской Восточной желѣзной дороги.

По штату бригада состояла изъ 4 отдѣльныхъ баталіоновъ, 6-ротнаго состава, по 325 нижнихъ чиновъ въ ротѣ. Роты имѣли общую по всей бригадѣ нумерацію отъ 1-й до 24-й.

Въ первую очередь баталіоны были сформированы въ 3-ротномъ составѣ, при чемъ на формированіе ихъ были взяты роты мирнаго состава изъ желѣзнодорожныхъ и саперныхъ баталіоновъ. Въ такомъ кадровомъ видѣ баталіоны въ концѣ лѣта 1903 г. были отправлены въ Маньчжурію, гдѣ въ теченіе двухъ лѣтъ должны были постепенно развернуться до полныхъ штатовъ.

Вскорѣ послѣ прибытія въ Харбинъ, въ сентябрѣ 1903 г., баталіоны были разведены по линіи желѣзной дороги, при чемъ раіономъ 1-го баталіона было назначено западное отдѣленіе дороги, 3-го баталіона—восточное отдѣленіе, 2-го и 4-го баталіоновъ—южное отдѣленіе.

Въ октябрѣ 1903 г. стали прибывать укомплектованія изъ Восточно-Сибирскихъ стрѣлковыхъ полковъ, а затѣмъ новобранцы изъ Россіи для доведенія ротъ до штатнаго состава (325 человѣкъ). Но не успѣло строевое начальство подготовить этотъ сырой матеріалъ къ спеціаль-

ностямъ службы желѣзнодорожныхъ войскъ, какъ 16 января 1904 г., вслѣдствіе массоваго ухода съ Китайской дороги мѣстныхъ рабочихъ, послѣдовало распоряженіе Намѣстника о привлеченіи на эксплоатацію дороги всей бригады въ полномъ ея составѣ [135].

Эта поспѣшная постановка бригады на эксплоатацію дороги внесла не малое разстройство во внутренній порядокъ ея. Ни работы, ни служба, ни довольствіе нижнихъ чиновъ не были налажены въ должной мѣрѣ; наблюденіе за всѣмъ этимъ было крайне затруднительно, такъ какъ ни нижніе чины, ни командный персоналъ вовсе не знали другъ друга.

Начало военныхъ дѣйствій заставило поспѣшить съ развертываніемъ бригады до полныхъ штатовъ, что и было исполнено весною 1904 г. командированіемъ цѣльныхъ ротъ изъ Закаспійскихъ желѣзнодорожныхъ баталіоновъ. Прибытіе обученныхъ людей въ значительной степени облегчило службу бригады, но при экстренномъ командированіи ихъ, по мѣрѣ прибытія на линію, конечно не могло быть соблюдено соотвѣтственное распредѣленіе ихъ на службы по спеціальной подготовкѣ; зачастую машинисты и помощники машинистовъ попадали въ стрѣлочники только потому, что въ послѣднихъ въ данное время ощущался недостатокъ [136].

Офицерскій составъ бригады былъ командированъ на головныя и болѣе крупныя станціи южнаго отдѣленія дороги для исполненія обязанностей комендантовъ и начальниковъ станцій [137]. Кромѣ того, нѣсколько офицеровъ бригады были командированы въ распоряженіе начальника полевого дорожнаго управленія арміи.

Въ виду незаконченнаго къ началу военныхъ дѣйствій формированія Заамурской желѣзнодорожной бригады, тотчасъ послѣ объявленія войны Намѣстникъ приказалъ командировать на усиленіе ея одну роту изъ Уссурійской бригады. Это командированіе состоялось 2 февраля. Первоначальной стоянкой этой роты была назначена ст. Вафандянъ, откуда и начинался ея участокъ до Портъ-Артура, на которомъ она должна была замѣнить чиновъ 4-го Заамурскаго жел.-дор. баталіона. Затѣмъ въ концѣ апрѣля съ прибытіемъ новыхъ ротъ на усиленіе бригады управляющій дорогой рѣшилъ перевести ее южнѣе—въ Дальній или Портъ-Артуръ, но исполнить этого уже не удалось вслѣдствіе прекращенія сообщенія съ укрѣпленнымъ раіономъ; часть роты оказалась отрѣзанной въ этомъ раіонѣ, другая же влилась въ составъ 4-го Заамурскаго жел-дор. баталіона и вмѣстѣ съ нимъ несла службу на дорогѣ до конца кампаніи.

Головной желѣзнодорожный отрядъ.

Помимо службы эксплоатаціи пути, несомой всѣми чинами бригады, на долю 4-го Заамурскаго жел.-дор. баталіона выпало обслуживаніе желѣзной

дороги въ раіонѣ военныхъ дѣйствій, въ непосредственномъ соприкосновеніи съ боевыми линіями. Особенныя требованія этого рода службы послужили впослѣдствіи поводомъ къ выдѣленію изъ состава бригады особаго желѣзнодорожнаго отряда, названнаго головнымъ желѣзнодорожнымъ отрядомъ, на который и возлагались въ теченіе кампаніи всѣ порученія, не соотвѣтствовавшія силамъ и средствамъ линейнаго персонала.

Необходимость имѣть на головномъ участкѣ дороги особый желѣзнодорожный отрядъ для работъ по эвакуаціи станцій и порчѣ желѣзнодорожнаго пути подъ напоромъ противника, для работъ по усиленію станцій, пріобрѣтавшихъ по ходу военныхъ дѣйствій важное значеніе, наконецъ, для возстановленія пути въ случаѣ благопріятнаго измѣненія стратегической обстановки,—обнаружилась тотчасъ послѣ полученія перваго извѣстія о появленіи японскихъ войскъ у ст. Пуландянь (23 апрѣля). Исправлявшій въ то время должность начальника военныхъ сообщеній арміи, полк. Захаровъ, 24 апрѣля поручилъ подпол. 4-го Заамурскаго жел.-дор. баталіона Спиридонову, совмѣстно съ начальникомъ 7-го участка службы пути, инж. Скосырскимъ, снимать стрѣлки и телеграфные аппараты на станціяхъ, оставляемыхъ нашими войсками, увозить снятый матеріалъ, подвижной составъ и наиболѣе цѣнные предметы и запасы, эвакуировать семейства служащихъ дороги, портить водоснабженіе и желѣзнодорожный телеграфъ и уничтожать уголь и прочіе запасы, которые не въ состояніи будетъ увезти [138].

Для выполненія этого порученія подпол. Спиридонову была дана полурота 4-го Заамурскаго жел.-дор. баталіона и часть Уссурійской жел.-дор. роты.

Отрядъ этотъ, впослѣдствіи усиленный, дѣйствовалъ на головномъ участкѣ дороги во все время отхода арміи къ Ляояну. Имъ производились закрытіе и эвакуація станцій, о чемъ было изложено въ своемъ мѣстѣ при описаніи организаціи ближняго тыла во время военныхъ дѣйствій; этотъ же отрядъ при временномъ возстановленіи сообщенія съ Портъ-Артуромъ исправилъ путь и разрушенный мостъ, открылъ покинутую войсками станцію Пуландянъ, установилъ вновь движеніе и доставилъ въ укрѣпленный раіонъ 27 апрѣля 1904 г. поѣздъ съ боевыми припасами *). Кромѣ того, неоднократно чины отряда съ персоналомъ летучихъ лазаретовъ подбирали подъ огнемъ противника раненыхъ и уносили ихъ въ вагоны своего поѣзда; на этомъ же поѣздѣ они подвозили боевые припасы и продовольствіе на передовыя позиціи.

---

*) См. т. II, гл. „Организація ближняго тыла" отъ начала кампаніи до боя у Ташичао“.

Резервъ желѣзнодорожныхъ служащихъ головного участка.

Въ серединѣ іюня 1904 г., въ самый разгаръ сосредоточенія Маньчжурской арміи, при безпрерывныхъ бояхъ на долю желѣзной дороги, работавшей въ то же время надъ собственнымъ усиленіемъ, выпала особенно напряженная дѣятельность. Неожиданныя и неотложныя по условіямъ обстановки требованія возникали на каждомъ шагу: то нужно было уложить санитарный тупикъ, то построить интендантскую платформу, то навѣсъ и т. п., у агентовъ же дороги не было средствъ для исполненія этихъ требованій, такъ какъ у малочисленнаго линейнаго персонала и своего дѣла было довольно, а отрядъ подполк. Спиридонова былъ занятъ на конечныхъ станціяхъ.

Вслѣдствіе этого управляющій дорогой 25 іюня призналъ необходимымъ командировать въ раіонъ сосредоточенія одну роту 2-го Заамурскаго жел.-дор. баталіона въ составѣ 250 нижнихъ чиновъ при 4 офицерахъ, которая должна была представлять собою какъ бы резервъ желѣзнодорожныхъ служащихъ головного участка.

Вначалѣ эта рота была расположена въ Ляоянѣ и производила разнаго рода экстренныя работы по развитію этой и близъ лежащихъ станцій, затѣмъ при отступленіи арміи къ Ляояну она слилась съ отрядомъ подполк. Спиридонова подъ общимъ начальствомъ командующаго 2-мъ Заамурскимъ жел.-дор. баталіономъ подполк. Колобова, командированнаго управляющимъ дорогой на головной участокъ въ качествѣ посредника между органами Полевого Штаба дѣйствующей арміи и администраціей дороги.

Объединеніе головного жел.-дор. отряда и резерва жел.-дор. служащихъ головного участка въ одинъ отрядъ.

Эти два отряда, приноровленные къ выполненію только тѣхъ требованій, вслѣдствіе которыхъ они возникли, естественно не соотвѣтствовали другимъ, болѣе обширнымъ, задачамъ, которыя могла создать боевая обстановка. Усиленіе Маньчжурской арміи значительными подкрѣпленіями и предвидѣніе упорнаго боя подъ Ляояномъ позволяли надѣяться на благопріятный для насъ переломъ кампаніи, а вмѣстѣ съ тѣмъ на обратное овладѣніе захваченной противникомъ желѣзнодорожной линіей. Надо было подготовиться къ исправленію пути и возстановленію движенія. Этой задачѣ означенные отряды не отвѣчали ни по своей организаціи, ни по своимъ техническимъ силамъ. Въ виду этого управляющій дорогой 30 іюля возбудилъ предъ Командующимъ арміей ходатайство о сформированіи особаго отряда изъ чиновъ желѣзнодорожной бригады и опытныхъ агентовъ дороги, съ возложеніемъ на этотъ отрядъ не только эвакуаціи станцій и усиленія путевого устройства дороги, но и возстановленія, въ случаѣ нашего движенія на югъ, пути и искусственныхъ сооруженій, открытія

станцій и временной эксплоатаціи возстановленныхъ участковъ. Для болѣе успѣшнаго выполненія задачъ подобнаго рода управляющій дорогой признавалъ необходимымъ, чтобы этотъ отрядъ составлялъ неразрывное цѣлое съ управленіемъ дороги, дабы согласовать военные интересы съ техническими [139].

13 августа Командующій арміей изъявилъ согласіе на предложенную мѣру и 15 числа управляющему дорогой было предложено приступить къ формированію отряда [140].

Ляоянское сраженіе и отступленіе къ Мукдену оттянули формированіе, и только 23 сентября на совѣщаніи, состоявшемся въ Мукденѣ подъ предсѣдательствомъ начальника военныхъ сообщеній арміи при участіи управляющаго дорогой и начальника полевого дорожнаго управленія, была выработана окончательная организація отряда.

Отрядъ былъ сформированъ 1 октября въ составѣ 9-й и 22-й ротъ Заамурской жел.-дор. бригады, по 250 нижнихъ чиновъ при трехъ младшихъ офицерахъ каждая. Начальникомъ отряда былъ назначенъ военный инженеръ подполк. Колобовъ, а помощникомъ его по строевой части—подполк. Спиридоновъ. 23 октября по выработкѣ особой „инструкціи начальнику головного желѣзнодорожнаго отряда“ онъ приказомъ управляющаго дорогой былъ подчиненъ начальнику военныхъ сообщеній Штаба Главнокомандующаго [141].

Отъ гражданской администраціи дороги въ составъ отряда были включены: 2 инженера путей сообщенія съ соотвѣтствующимъ числомъ техниковъ, дорожныхъ мастеровъ и старшихъ рабочихъ, ревизоръ движенія, 3 начальника станцій, столько же начальниковъ разъѣздовъ, съ соотвѣтствующимъ числомъ помощниковъ, механикъ телеграфа, три надсмотрщика, соотвѣтствующее число телеграфистовъ и кондукторовъ, начальникъ депо съ соотвѣтствующимъ числомъ мастеровыхъ службы тяги, секретарь, счетоводъ и штатъ конторщиковъ; всего 49 лицъ. Кромѣ того, былъ данъ необходимый матеріалъ *) и инвентарь, а на расходы начальнику отряда отпущенъ авансъ. Для помѣщенія личнаго состава и ближайшаго резерва съ матеріалами и инвентаремъ отряду было предоставлено два поѣзда. Поѣздъ личнаго состава былъ поставленъ на особой вѣткѣ близъ ст. Мукденъ, а ближайшаго резерва—на ст. Чантафу.

Еще до офиціальнаго сформированія отряда вошедшія въ составъ его роты 2-го и 4-го баталіоновъ приступили къ работамъ тотчасъ по отступленіи отъ Ляояна къ Мукдену: первая была поставлена въ концѣ августа на работы по развитію станцій и разъѣздовъ сѣвернѣе Мукдена, вторая въ это же время укладывала широколейныя

*) Укладочный матеріалъ для возстановленія пути и подрывное имущество для порчи его.

вѣтви къ осаднымъ батареямъ у желѣзнодорожнаго моста черезъ р. Хуньхэ. Затѣмъ во время подготовки къ сентябрьскому наступленію на нихъ были возложены работы по укладкѣ Фушунской вѣтви и возстановленіе моста черезъ р. Шахэ у станціи того же названія.

Послѣ сраженія на р. Шахэ уже организованный, согласно вышеизложенному, отрядъ продолжалъ укладку Фушунской вѣтви до каменноугольныхъ копей, строилъ западную вѣтвь, прокладывалъ разныя соединительныя вѣтки и, наконецъ, принималъ участіе въ мостовыхъ работахъ, возложенныхъ на управленіе Китайской дороги. Словомъ, періодъ расположенія арміи на Шахэйскихъ позиціяхъ, отличавшійся широкимъ развитіемъ тыловой дѣятельности, прошелъ для головного желѣзнодорожнаго отряда въ безпрерывной работѣ, такъ какъ онъ, вслѣдствіе почти полнаго отсутствія мѣстныхъ рабочихъ, представлялъ изъ себя единственную рабочую силу, которой располагало управленіе Китайской дороги для удовлетворенія предъявляемыхъ арміей требованій.

При отступленіи отъ Мукдена на головной желѣзнодорожный отрядъ, кромѣ закрытія оставляемыхъ войсками станцій и вывоза съ нихъ всего цѣннаго желѣзнодорожнаго имущества, была возложена капитальная порча искусственныхъ сооруженій на уступаемомъ противнику участкѣ желѣзной дороги *).

Согласно этого распоряженія на участкѣ между станціями Суятунь и Сыпингай головнымъ желѣзнодорожнымъ отрядомъ было взорвано 15 большихъ мостовъ; изъ нихъ мостъ черезъ Хуньхэ былъ длиною 345 саж., черезъ Чинхэ—300 саж., черезъ Цайхэ—145, два моста длиною по 60 саж., три—по 45 саж., одинъ—40 саж., четыре—по 30 саж., одинъ—15 саж. и одинъ—10 саж. Не взорванными остались лишь мосты меньшихъ размѣровъ, возстановленіе которыхъ не могло представить противнику особаго затрудненія ([142]).

Начиная отъ разъѣзда № 90, были разобраны и увезены стрѣлки, часть станціонныхъ путей и оборудованіе водоснабженій. Всѣ станціонныя сооруженія частью взорваны, частью сожжены.

Телеграфная линія отъ ст. Чантафу до ст. Шуанмяоцзы была разрушена, а отъ послѣдней станціи до нашихъ передовыхъ позицій снята; всего было увезено до 1.500 пудовъ проволоки съ соотвѣтственнымъ количествомъ крючьевъ и изоляторовъ ([143]).

Главный путь былъ снятъ на одну версту къ югу отъ ст. Шуанмяоцзы и на протяженіи 22 верстъ къ югу отъ ст. Сыпингай. Всего за время отступленія было снято и увезено 30 верстъ пути, 56 стрѣлокъ, на 15 верстъ шпалъ и около 25% скрѣпленій снятаго пути.

*) См. т. V, гл. „Организація ближняго тыла во время Мукденскаго сраженія“.

Этотъ укладочный матеріалъ оказался какъ нельзя болѣе кстати для развитія станцій Гунчжулинской группы.

Послѣ этого головной желѣзнодорожный отрядъ оставался въ раіонѣ дѣйствующей арміи еще до конца мая 1905 г., исполняя небольшія работы по устройству переѣздовъ черезъ желѣзнодорожное полотно и по укладкѣ добавочныхъ путей на остановочныхъ пунктахъ.

Въ концѣ мая, въ виду того, что въ близкомъ будущемъ головному желѣзнодорожному отряду не предвидѣлось никакой работы, управляющій дорогой перевелъ его на восточное отдѣленіе дороги для работъ по укладкѣ дровяныхъ вѣтокъ на ст. Удзимихэ. На этой станціи отрядъ работалъ весь іюнь и половину іюля.

11 іюля головной желѣзнодорожный отрядъ былъ вызванъ въ Гунчжулинъ и на него было возложено спѣшное возстановленіе главнаго пути на перегонѣ Сыпингай — Шуанмяоцзы (144). Несмотря на крайне неблагопріятную для работъ дождливую погоду, необходимость возстановленія 3 мостовъ, изъ которыхъ два были по 60 саж. и одинъ въ 10 саж., и крайне скудное поступленіе укладочнаго матеріала, работа была исполнена настолько успѣшно, что Главнокомандующій имѣлъ возможность 1 августа донести Государю о возстановленіи пути отъ ст. Сыпингай до разъѣзда № 87, на протяженіи 18 верстъ (145).

На этомъ возстановленіе пути было приказано пріостановить, а послѣ заключенія перемирія, 29 августа, желѣзнодорожный отрядъ принялся вновь за разборку уложеннаго пути (146), каковую и закончилъ 22 сентября.

По окончаніи этой работы отрядъ былъ возвращенъ на восточное отдѣленіе, гдѣ его ждали различныя экстренныя работы. Затѣмъ 16 октября былъ вызванъ въ Харбинъ и 19 числа командированъ на Забайкальскую желѣзную дорогу въ распоряженіе начальника военныхъ сообщеній тыла полк. Захарова для возстановленія нарушеннаго забастовками движенія. Исполняя это назначеніе, головной желѣзнодорожный отрядъ, въ головѣ эшелоновъ 13-го арм. корпуса достигъ Самары, гдѣ пробылъ до февраля 1906 г. Затѣмъ по возвращеніи въ составъ бригады былъ расформированъ 1 апрѣля 1906 г.

Уссурійская желѣзная дорога.

Постройка Уссурійской желѣзной дороги началась въ 1892 г. Къ 1 февраля 1896 г. былъ законченъ и сданъ въ эксплоатацію южный участокъ ея—отъ Владивостока до ст. Графской, протяженіемъ около 380 верстъ. Сѣверный участокъ дороги—отъ ст. Графской до Хабаровска, протяженіемъ около 340 верстъ,—былъ законченъ и сданъ въ эксплоатацію 1 ноября 1897 г. Затѣмъ въ 1898 г. началась постройка вѣтви отъ ст. Никольскъ-Уссурійскій (Кетрицево) до китайской границы, протяженіемъ около 115 верстъ. Постройка этой вѣтви

была прямымъ слѣдствіемъ рѣшеннаго въ 1895 г. спрямленія великаго Сибирскаго пути черезъ Маньчжурію и явилась однимъ изъ звеньевъ его. На первыхъ 92 верстахъ отъ ст. Никольскъ-Уссурійскій до ст. Гродеково вѣтвь была открыта для правильнаго движенія уже къ 1 января 1900 г.; послѣдній же участокъ пути до соединенія съ Китайской Восточной дорогой, пролегающій по сильно пересѣченной мѣстности, былъ открытъ для движенія лишь 15 августа 1903 г. (147).

Ко времени открытія военныхъ дѣйствій пропускная способность Уссурійской дороги была слѣдующая (148):

на участкѣ Хабаровскъ—Кетрицево . 8 паръ поѣздовъ.
на участкѣ Кетрицево—Владивостокъ . 14 паръ поѣздовъ.
на участкѣ Кетрицево—Гродеково . . 10 паръ поѣздовъ.

Состояніе паровознаго и вагоннаго парковъ было достаточно для использованія этой пропускной способности, но съ первыхъ же дней кампаніи изъ этихъ парковъ были сдѣланы позаимствованія Китайской дорогой, и эта задолженность Китайской дороги, то увеличиваясь, то уменьшаясь, продержалась до конца кампаніи.

Насколько велики были эти позаимствованія, можно судить по тому, что въ іюлѣ 1904 г. изъ 118 паровозовъ и 2.386 вагоновъ Уссурійской желѣзной дороги было въ командировкѣ на Китайской дорогѣ 38 паровозовъ и 1.255 вагоновъ, что составляло болѣе 32% паровозовъ и болѣе 52% вагоновъ (149).

Усиленныя воинскія перевозки по Уссурійской дорогѣ закончились въ началѣ марта 1904 г. съ перевозкою въ раіонъ сосредоточенія послѣднихъ мобилизованныхъ въ Приамурскомъ округѣ частей. Послѣ этого воинское движеніе ограничивалось санитарными поѣздами, партіями пересыльныхъ, выписанныхъ изъ госпиталей, да изрѣдка лишь эшелонами маршевыхъ командъ и войсковыхъ частей, назначаемыхъ въ округъ.

За двадцать мѣсяцевъ кампаніи изъ Харбина на востокъ прослѣдовало всего лишь 298 эшелоновъ, что составило въ среднемъ 15 эшелоновъ въ мѣсяцъ. Санитарные поѣзда въ среднемъ дали около 30 поѣздовъ въ мѣсяцъ въ ту и другую сторону. Грузовое движеніе въ среднемъ составляло около 20 поѣздовъ въ мѣсяцъ. Такимъ образомъ, нормальное воинское движеніе на южной части Уссурійской дороги— отъ Гродеково до Владивостока занимало немного болѣе 2 поѣздовъ въ сутки. На сѣверной части дороги—отъ Кетрицево къ Хабаровску движеніе было несравненно слабѣе.

Вслѣдствіе этого наличное число паровозовъ и вагоновъ, за вычетомъ командированныхъ на Китайскую дорогу, соотвѣтствовало нуждамъ дороги и позволяло имѣть въ суточномъ обращеніи на

участкахъ Гродеково—Владивостокъ и Кетрицево—Евгеніевка 5 паръ поѣздовъ и на участкѣ Евгеніевка—Хабаровскъ—3 пары (150).

Усиленіе дороги.

Мысль о подготовкѣ Уссурійской желѣзной дороги къ усиленнымъ воинскимъ перевозкамъ на случай открытія военныхъ дѣйствій въ Сѣверной Кореѣ возникла еще лѣтомъ 1904 г. и 23 іюля въ Владивостокѣ по этому поводу состоялось совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ начальника желѣзнодорожнаго отдѣла штаба Намѣстника при участіи соотвѣтственныхъ представителей военнаго вѣдомства и администраціи дороги (151).

Обсужденію совѣщанія было предложено заданіе по доведенію провозной способности Уссурійской желѣзной дороги до 6—7 паръ воинскихъ поѣздовъ въ сутки на участкѣ Гродеково—Владивостокъ.

Въ виду того, что, кромѣ воинскихъ поѣздовъ, на этомъ участкѣ должны были быть въ обращеніи: 1 пара пассажирская, 1 пара хозяйственная и 1 пара санитарная, — общая провозная способность участка должна была соотвѣтствовать 10 парамъ поѣздовъ въ сутки. Перегонъ Кетрицево—Владивостокъ, обладавшій пропускной способностью въ 14 паръ поѣздовъ, не требовалъ дальнѣйшаго усиленія, на перегонѣ же Гродеково—Кетрицево для выполненія заданія требовалось уложить одинъ разъѣздъ *) между станціями Пограничная и Гродеково.

Кромѣ того, требовалось развить въ качествѣ выгрузочныхъ пунктовъ станціи Кетрицево и Раздольное укладкою дополнительныхъ путей.

Для выполненія движенія по этому заданію при условіи сохраненія его въ прежнихъ размѣрахъ на участкахъ Кетрицево—Евгеніевка и Евгеніевка—Хабаровскъ требовалось лишь возвращеніе дорогѣ инвентаря и личнаго состава, командированныхъ на Китайскую дорогу.

Отопленіе паровозовъ на участкахъ Гродеково—Владивостокъ и Кетрицево—Муравьевъ-Амурскій производилось каменнымъ углемъ; на участкѣ Муравьевъ-Амурскій — Хабаровскъ — дровами. Наличіе дровъ на 1 февраля 1904 г. было: въ складахъ 6.000 куб., запасныхъ 13.000 куб., ожидалась поставка въ теченіе года 9.000 куб. Годовой расходъ дровъ былъ около 13.000 куб.; слѣдовательно, наличіе и ожидаемая поставка дровъ обезпечивали болѣе чѣмъ двухлѣтнюю потребность дороги. Каменный уголь поставлялся Уссурійскимъ горнопромышленнымъ товариществомъ изъ такъ называемыхъ копей „30-й версты“. Годовой расходъ каменнаго угля былъ около 3 мил-

*) Сосновая Падь.

ліоновъ пудовъ, но заготовокъ его не производилось, такъ какъ уголь по свойствамъ своимъ не выдерживалъ продолжительнаго храненія въ складахъ, и копи разрабатывались лишь въ размѣрѣ текущей потребности дороги, достигавшей максимумъ 15.000 пуд. въ день [152].

Къ развитію станцій Кетрицево и Раздольное для принятія 7 воинскихъ, а всего 10 поѣздовъ, приступлено было лишь весною 1905 г., и тогда работы эти приняли спѣшный характеръ, въ особенности послѣ пораженія нашего флота у о. Цусимы, когда явилось предположеніе о перенесеніи японцами военныхъ дѣйствій къ Владивостоку [153].

Усиленіе Уссурійской дороги до 10 сквозныхъ поѣздовъ всякихъ наименованій во всякомъ случаѣ предусматривало лишь временное движеніе такихъ размѣровъ, такъ какъ восточное отдѣленіе Китайской дороги, какъ было упомянуто выше, въ состояніи было выдерживать его только въ теченіе короткаго срока, не болѣе 10 дней, съ пріостановкой хозяйственныхъ перевозокъ, нормальнымъ же воинскимъ движеніемъ при непрерывной работѣ на участкѣ Сибирскаго пути отъ Харбина до Владивостока было 4 воинскихъ пары въ сутки. Поэтому въ случаѣ подготовки къ серьезнымъ военнымъ дѣйствіямъ на Южно-Уссурійскомъ театрѣ прежде всего надо было соотвѣтственно усилить восточное отдѣленіе Китайской дороги.

Воинскія перевозки по желѣзной дорогѣ.

Воинскія перевозки по желѣзной дорогѣ въ теченіе кампаніи по своему характеру распадались на двѣ главныхъ категоріи: 1) перевозки изъ предѣловъ Имперіи на театръ войны и 2) мѣстныя перевозки на театрѣ военныхъ дѣйствій.

Перевозки первой категоріи имѣли конечнымъ пунктомъ ст. Харбинъ; перевозки второй категоріи совершались между ст. Харбинъ и раіономъ сосредоточенія дѣйствующей арміи. Перевозками первой категоріи, направлявшимися съ запада на востокъ, руководили центральные органы Военнаго Министерства; направлявшимися съ востока на западъ (изъ Приамурья до Харбина)—тыловые органы арміи. Перевозками второй категоріи руководили полевые органы арміи и ея тыла.

По роду перевозимаго обѣ категоріи перевозокъ подраздѣлялись на войсковыя, когда перевозились штатныя войсковыя части и маршевыя команды укомплектованій людей и лошадей, и на грузовыя, когда перевозились мертвые грузы военнаго вѣдомства.

Въ виду особенностей перевозокъ каждой категоріи и ихъ подраздѣленій и различнаго вліянія ихъ на ходъ военныхъ событій, каждый родъ и видъ перевозокъ описанъ отдѣльно.

Войсковыя перевозки по магистрали.

Войсковыя перевозки на Дальній Востокъ съ цѣлью увеличенія численности находившихся тамъ войскъ начались еще лѣтомъ 1903 г.

24 мая означеннаго года состоялось Высочайшее повелѣніе о немедленной перевозкѣ, для испытанія провозной способности Сибирской магистрали, вторыхъ бригадъ 31-й и 35-й пѣх. дивизій, съ придачей каждой изъ нихъ по трехъ-батарейному дивизіону отъ соотвѣтствующихъ артиллерійскихъ бригадъ. Всѣ эти части входили въ составъ 10-го и 17-го арм. корпусовъ, которые по мобилизаціоннымъ предположеніямъ были намѣчены на усиленіе войскъ Дальняго Востока въ случаѣ возникновенія тамъ серьезныхъ политическихъ осложненій. Конечнымъ пунктомъ перевозки былъ назначенъ г. Чита, гдѣ предполагалось временно расквартировать перевезенныя части и въ концѣ 1903 г. перевезти обратно въ Европейскую Россію.

Названныя части выступили изъ мѣстъ постояннаго квартированія въ мирномъ составѣ, вслѣдствіе чего пѣхотные полки заняли всего по 4 эшелона, артиллерійскіе дивизіоны—по 2 эшелона. Составившіеся такимъ образомъ 20 эшелоновъ были посажены на желѣзную дорогу въ промежутокъ времени отъ 12 по 21 іюня и перевезены по Сибирской магистрали по 2 эшелона въ день. Въ Читу перевезенныя части прибывали съ 1 по 13 іюля.

Затѣмъ 28 августа послѣдовало Высочайшее повелѣніе оставить эти части на Дальнемъ Востокѣ до весны 1904 г., вслѣдствіе чего для зимняго квартированія пришлось развезти ихъ по другимъ пунктамъ. 7 сентября начались перевозки: управленіе 2-й бригады 31-й пѣх. дивизіи и 123-й полкъ были перевезены до Раздольнаго, откуда походнымъ порядкомъ перешли въ Зайсановку и Посьетъ; 124-й полкъ такимъ же порядкомъ былъ передвинутъ въ Новокіевское; управленіе 2-й бригады 35-й пѣх. дивизіи и 139-й пѣх. полкъ были перевезены въ Хабаровскъ, 140-й полкъ—въ Спасское; дивизіонъ 31-й арт. бригады былъ перевезенъ въ Нерчинскъ, дивизіонъ 35-й арт. бригады—въ Анучино.

Въ теченіе августа 1903 г. были перевезены въ Харбинъ 3 желѣзнодорожныхъ баталіона для сформированія вмѣстѣ съ находившимся уже въ Харбинѣ однимъ желѣзнодорожнымъ баталіономъ Заамурской желѣзнодорожной бригады. Эти баталіоны были посажены на желѣзную дорогу: въ Асхабадѣ—24 іюля, въ Барановичахъ—1 августа и въ Варшавѣ—7 августа. Прибыли въ Маньчжурію въ томъ же порядкѣ 26, 29 августа и 5 сентября.

Въ цѣляхъ дальнѣйшаго усиленія войскъ Намѣстничества 12 августа того же года Государь Императоръ повелѣлъ сформировать

7-ю и 8-ю Восточно-Сибирскія стрѣлковыя бригады въ составѣ четырехъ полковъ каждая. Въ составъ этихъ бригадъ вошли: Портъ-Артурскій крѣпостной пѣхотный полкъ съ переименованіемъ его въ 25-й В.-С. стрѣлковый, 1-й и 2-й Владивостокскіе крѣп. пѣхотные полки съ переименованіемъ ихъ въ 29-й и 30-й В.-С. стрѣлковые и 31-й В.-С. стрѣлковый полкъ, составленный изъ третьихъ баталіоновъ обоихъ Владивостокскихъ крѣпостныхъ полковъ. Остальные 4 полка обѣихъ бригадъ (26-й, 27-й, 28-й и 32-й полки) подлежали сформированію въ Европейской Россіи, путемъ выдѣленія по одной ротѣ изъ 40 пѣхотныхъ дивизій *), и затѣмъ по сформированіи—перевозкѣ на Дальній Востокъ.

Перевозка этихъ частей изъ Европейской Россіи, въ составѣ 16 эшелоновъ, началась 2 октября 1903 г. и къ 6 ноября послѣдній эшелонъ прибылъ на ст. Маньчжурія; къ 15 ноября части прибыли въ мѣста ихъ квартированія.

Одновременно съ этимъ съ 26 сентября была произведена перевозка 2 эшелонами 2.000 нижнихъ чиновъ Балтійскаго флота, отправленныхъ на укомплектованіе флотскихъ экипажей Тихоокеанской эскадры. Эти эшелоны прибыли въ Портъ-Артуръ ко 2 ноября.

Затѣмъ началась перевозка новобранцевъ призыва 1903 г. ([154]). Для этой перевозки было занято на Сибирской магистрали 69 поѣздовъ; началась она 14 ноября 1903 г., послѣдній же эшелонъ вышелъ изъ Челябинска 22 января 1904 г.

30 декабря послѣдовало Высочайшее повелѣніе о сформированіи 9-й В.-С. стрѣлковой бригады, путемъ выдѣленія изъ каждаго изъ находившихся уже на Дальнемъ Востокѣ 32 В.-С. стрѣлковыхъ полковъ по одной ротѣ съ пополненіемъ затѣмъ ихъ до штата нижними чинами отъ частей полевой, резервной и крѣпостной пѣхоты Европейской Россіи.

Одновременно съ этимъ было повелѣно выслать изъ Европейской Россіи команды пополненій для доведенія находившихся на Дальнемъ Востокѣ полковъ 31-й и 35-й пѣх. дивизій до 84 рядовъ въ ротѣ и на сформированіе тамъ же вторыхъ дивизіоновъ 31-й и 35-й арт. бригадъ.

Для дальнѣйшаго усиленія артиллерійскихъ частей Дальняго Востока рядомъ Высочайшихъ повелѣній: 27 декабря 1903 г., 7 и 22 января 1904 г., было указано, независимо отъ перевооруженія дивизіоновъ 31-й и 35-й арт. бригадъ скорострѣльными орудіями и усиленія ихъ до штатовъ военнаго времени, имѣть на

*) 26-й и 27-й полки были 8-ротнаго состава, 28-й и 32-й—12-ротнаго.

каждую пѣхотную и стрѣлковую дивизію по одной артиллерійской бригадѣ 4-батарейнаго состава и по одной парковой бригадѣ, а для дивизій крѣпостныхъ раіоновъ (7-я и 8-я В.-С.)—по одному артиллерійскому дивизіону 3-батарейнаго состава; кромѣ того, сформировать одну кадровую резервную и двѣ запасныхъ скорострѣльныхъ батареи, 3-й баталіонъ Квантунской крѣпостной артиллеріи, Квантунскій артиллерійскій полкъ и 3-й баталіонъ Владивостокской крѣпостной артиллеріи. Изъ недостающихъ для осуществленія этихъ мѣръ частей, 2 запасныхъ батареи. и 2 стрѣлковыхъ артиллерійскихъ парка было приказано формировать на мѣстѣ, на формированіе же остальныхъ выдѣлить 19 скорострѣльныхъ батарей, 3 летучихъ артиллерійскихъ парка и чиновъ крѣпостной артиллеріи изъ частей Европейской Россіи.

Для усиленія пѣхотныхъ частей Дальняго Востока 7 и 17 января 1904 г. было Высочайше повелѣно развернуть полки всѣхъ Восточно-Сибирскихъ стрѣлковыхъ бригадъ изъ 2-баталіоннаго состава въ 3-баталіонный, сформировавъ для третьихъ баталіоновъ въ Европейской Россіи роты военнаго состава путемъ выдѣленія нижнихъ чиновъ и офицеровъ изъ полевыхъ пѣхотныхъ частей.

Во время разработки предположеній о перевозкѣ перечисленныхъ частей на Дальній Востокъ, 27 января 1904 г. послѣдовалъ Высочайшій манифестъ объ открытіи военныхъ дѣйствій противъ Японіи, 28 января—Высочайшее повелѣніе о мобилизаціи войскъ Намѣстничества, а 2 февраля—Сибирскаго военнаго округа и нѣкоторыхъ уѣздовъ Казанскаго военнаго округа.

Въ предвидѣніи осложненій на Дальнемъ Востокѣ, какъ уже было упомянуто выше, въ концѣ 1903 г. были приняты нѣкоторыя мѣры по усиленію провозной способности Сибирской магистрали, и въ январѣ 1904 г. Сибирская дорога была въ состояніи предоставить подъ воинскія перевозки по коммерческому графику 5 сквозныхъ поѣздовъ до Иркутска, а Забайкальская и Китайская Восточная—по 4 поѣзда.

Съ переходомъ 1 февраля 1904 г. Сибирской дороги къ движенію по воинскому графику, явилась возможность довести число воинскихъ поѣздовъ на ней до 7 въ сутки. Изъ этихъ поѣздовъ 3 поѣзда, съ объявленіемъ 2 февраля мобилизаціи Сибирскаго округа, необходимо было предоставлять подъ перевозки нижнихъ чиновъ запаса; планы этихъ перевозокъ были составлены уже заранѣе и измѣнять ихъ въ пользу ускоренія движенія пополненій изъ Европейской Россіи не представлялось возможнымъ, такъ какъ это повлекло бы за собою путаницу во всѣхъ мобилизаціонныхъ распоряженіяхъ округа. Всего подлежало перевозкѣ около 45.000 запасныхъ нижнихъ чиновъ.

Въ виду этого обязательнаго преимущества перевозокъ запасныхъ передъ прочими Управленіемъ Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба съ объявленіемъ войны была выработана слѣдующая очередь войсковыхъ перевозокъ на Дальній Востокъ:

1) Нижніе чины запаса, предназначенные по мобилизаціонному росписанію на укомплектованіе частей Сибирскаго и Приамурскаго военныхъ округовъ.

2) Пополненія для вторыхъ бригадъ 31-й и 35-й пѣх. дивизій съ ихъ артиллеріей и Восточно-Сибирскихъ стрѣлковыхъ полковъ, выдѣлившихъ роты на формированіе 9-й В.-С. стрѣлковой бригады.

3) 7 батарей для формированія 1-й Сибирской и 9-й В.-С. стрѣлковой артиллерійскихъ бригадъ.

4) Третьи баталіоны В.-С. стрѣлковыхъ полковъ и 12 батарей на сформированіе семи В.-С. стрѣлковыхъ артиллерійскихъ бригадъ и двухъ дивизіоновъ.

5) Мобилизованный 4-й Сибирскій арм. корпусъ.

6) 10-й и 17-й арм. корпуса.

Эта очередь была доложена Государю и 31 января была Высочайше утверждена [155].

Въ виду того, что во время объявленія мобилизаціи Сибирскаго округа на Сибирской дорогѣ находились въ движеніи эшелоны новобранцевъ, часть пополненій, упомянутыхъ во второмъ пунктѣ приведенной очереди, и различные грузы военнаго вѣдомства, отправленные на Дальній Востокъ, было сдѣлано распоряженіе, при совпаденіи движенія этихъ эшелоновъ съ перевозками запасныхъ, задерживать ихъ на станціяхъ и передавать дальше только на свободныхъ отъ послѣднихъ перевозокъ поѣздахъ.

Кромѣ перечисленныхъ въ очереди частей, Управленіемъ Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба были намѣчены къ перевозкѣ:

1) Сформированные въ Россіи по Высочайшему повелѣнію 20 января 1904 г. В.-С. понт. баталіонъ, понтонныя и саперныя роты для 1-го, 2-го и 3-го В.-С. сап. баталіоновъ и В.-С. полевой инженерный паркъ.

2) 3 В.-С. стрѣлковыхъ летучихъ артиллерійскихъ парка.

3) Обозъ для полковъ 1-й, 2-й, 3-й, 4-й, 5-й, 6-й и 9-й В.-С. стр. дивизій.

4) 3 транспорта съ матеріальной частью скорострѣльной артиллеріи и 2.740 лошадей для артиллерійскихъ парковъ.

Затѣмъ 7 февраля была утверждена мобилизація: Оренбургской казачьей дивизіи въ составѣ 4 полковъ и 2 конныхъ батарей того же войска, замѣненныхъ впослѣдствіи [156] 11-й и 20-й конно-

артиллерійскими батареями, и 2 полковъ Уральскаго казачьяго войска, и рѣшено было отправить всѣ эти части на Дальній Востокъ въ головѣ перваго изъ перевозимыхъ туда корпусовъ Европейской Россіи.

10 февраля послѣдовало Высочайшее повелѣніе о включеніи въ составъ Маньчжурской арміи: 4-го Сибирскаго корпуса, Сибирской и Оренбургской казачьихъ дивизій, 10-го и 17-го армейскихъ корпусовъ; затѣмъ 14 февраля повелѣно было мобилизацію Оренбургской казачьей дивизіи съ 2 Уральскими казачьими полками начать во второй половинѣ апрѣля, а 10-го и 17-го армейскихъ корпусовъ—1 мая.

25 февраля вышло Высочайшее повелѣніе о сформированіи и отправленіи на Дальній Востокъ отдѣльной Кавказской конной бригады, въ составѣ 2 конно-иррегулярныхъ полковъ 6-сотеннаго состава.

Этимъ перечнемъ исчерпывались войска, предназначенныя по первоначальнымъ предположеніямъ въ составъ дѣйствующей арміи.

Перевозка ихъ была произведена по планамъ, составленнымъ Управленіемъ Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба, въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) Команды пополненія вторыхъ бригадъ 31-й и 35-й пѣх. дивизій съ ихъ артиллеріей и Восточно-Сибирскихъ стрѣлковыхъ полковъ, выдѣлившихъ роты на формированіе 9-й В.-С. стр. бригады, въ составѣ 21 эшелона, начали передвиженіе изъ мѣстъ формированія въ Европейской Россіи 11 января и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 9 февраля по 1 апрѣля.

2) 7 батарей, назначенныхъ на формированіе артиллерійскихъ частей, и роты Квантунской и Владивостокской крѣпостной артиллеріи, въ составѣ 18 эшелоновъ, начали передвиженіе 17 января и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 5 по 12 марта.

3) Выдѣленныя изъ пѣхотныхъ дивизій Европейской Россіи роты для сформированія третьихъ баталіоновъ Восточно-Сибирскихъ стрѣлковыхъ полковъ, въ составѣ 63 эшелоновъ, начали передвиженіе 24 января и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 25 февраля по 24 марта.

4) 5-й, 6-й и 9-й В.-С. стр. арт. парки, въ составѣ 9 эшелоновъ, начали передвиженіе 18 февраля и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 28 марта по 4 апрѣля.

5) Роты 1-го, 2-го и 3-го В.-С. сап. баталіоновъ, В.-С. полевой инженерный паркъ, роты 1-го и 2-го Закаспійскихъ жел.-дор. баталіоновъ, назначенныя для развертыванія до полнаго штата Заамурской жел.-дор. бригады, въ составѣ 20 эшелоновъ, начали передви-

женіе 17 февраля и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 24 марта по 15 апрѣля.

6) В.-С. понт. баталіонъ, въ составѣ 7 эшелоновъ, началъ передвиженіе 20 марта и прибылъ въ Харбинъ къ 9 мая.

7) 7.532 нижн. чин., призванныхъ изъ запаса Сибирскихъ и восточныхъ губерній, для пополненія Восточно-Сибирскихъ стрѣлковыхъ полковъ и вновь сформированныхъ частей, въ составѣ 8 эшелоновъ, начали передвиженіе 14 марта и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 4 апрѣля по 2 мая.

8) Сибирская казачья дивизія, въ составѣ 5-го, 4-го, 7-го, 8-го, 6-го и 9-го льготныхъ полковъ, въ порядкѣ ихъ боевой готовности, согласно Высочайшаго повелѣнія 14 февраля 1904 г. должна была отправиться въ головѣ 4-го Сиб. корпуса, и головные эшелоны ея, начавъ передвиженіе 5 апрѣля, къ 15 числу того же мѣсяца прибыли въ Иркутскъ, откуда должны были слѣдовать походнымъ порядкомъ кругобайкальскимъ трактомъ на Танхой. Но 13 апрѣля Командующій Маньчжурской арміей, въ виду начавшагося наступленія японцевъ на восточномъ фронтѣ, призналъ необходимымъ ускорить прибытіе въ Ляоянъ пѣхотныхъ частей 4-го Сиб. корпуса путемъ временной пріостановки движенія уже выступившихъ 3 казачьихъ полковъ съ замѣной ихъ маршрутовъ перевозкой полковъ 2-й Сибирской пѣх. дивизіи. Эта просьба Командующаго арміей была доложена Государю Императору и 14 апрѣля послѣдовало Высочайшее повелѣніе отправить въ головѣ 4-го Сиб. корпуса 3 полка 2-й Сиб. пѣх. дивизіи ([157]), а 4-й, 5-й и 8-й Сибирскіе казачьи полки, задержавъ въ Иркутскѣ, отправить маршрутами означенныхъ пѣхотныхъ полковъ, прочіе же планы перевозокъ частей Сибирской казачьей дивизіи и 4-го Сиб. корпуса оставить безъ перемѣны. Такимъ образомъ, 6 полковъ Сиб. казачьей дивизіи, въ составѣ 38 эшелоновъ, начали отправляться 5 апрѣля и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ со 2 по 16 мая.

9) 4-й Сиб. корпусъ, въ составѣ 2-й и 3-й Сиб. пѣх. дивизій, 1-го—4-го Сиб. арт. дивизіоновъ и 4-го В.-С. сап. баталіона съ отдѣленіемъ полевого инженернаго парка, всего 90 эшелонами, началъ передвиженіе 17 апрѣля и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 9 по 28 мая.

10) Пополненія Восточно-Сибирскихъ стрѣлковыхъ артиллерійскихъ парковъ, въ числѣ 686 нижнихъ чиновъ и 2.740 лошадей, въ составѣ 12 эшелоновъ, прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 15 апрѣля по 25 мая.

Этимъ закончилась серія перевозокъ пополненій войскъ Даль-

няго Востока и мобилизованныхъ частей Сибирскаго военнаго округа. Съ 9 февраля по 28 мая въ Харбинъ прибыло 286 эшелоновъ, что составило въ среднемъ 2,6 эшелона въ день.

Затѣмъ начались частныя мобилизаціи въ Европейской Россіи и перевозки на Дальній Востокъ какъ мобилизованныхъ частей, такъ и запасныхъ нижнихъ чиновъ частью на пополненіе Сибирскихъ запасныхъ баталіоновъ, частью изъ развернутыхъ запасныхъ частей Европейской Россіи непосредственно на укомплектованіе дѣйствующей арміи въ видѣ маршевыхъ командъ.

16 марта послѣдовало Высочайшее повелѣніе о призывѣ запасныхъ нѣкоторыхъ уѣздовъ Кіевскаго военнаго округа для пополненія Сибирскихъ запасныхъ баталіоновъ одновременно съ призывомъ запасныхъ изъ тѣхъ же раіоновъ для предстоявшей мобилизаціи 10-го арм. корпуса.

13 апрѣля было повелѣно первымъ днемъ мобилизаціи 10-го и 17-го арм. корпусовъ назначить 25 апрѣля и, согласно этому же повелѣнію, Кавказская конная бригада должна была отправиться въ промежуткѣ между эшелонами этихъ корпусовъ.

Указомъ Правительствующему Сенату, о мобилизаціи 10-го и 17-го арм. корпусовъ и нѣкоторыхъ артиллерійскихъ частей, было повелѣно увеличить составъ запасныхъ частей Казанскаго и Сибирскаго округовъ призывомъ запасныхъ изъ губерній Кіевскаго и Московскаго военныхъ округовъ.

Мобилизованныя по этой первой частной мобилизаціи войска, считая въ ихъ числѣ и тѣ части, о включеніи которыхъ въ составъ Маньчжурской арміи послѣдовали Высочайшія повелѣнія еще въ февралѣ, были перевезены слѣдующимъ порядкомъ:

1) Оренбургская казачья дивизія въ составѣ 9-го, 10-го, 11-го и 12-го второочередныхъ казачьихъ полковъ съ 2 конными батареями и 4-й и 5-й льготные казачьи полки Уральскаго казачьяго войска, въ составѣ 41 эшелона, начали передвиженіе 27 апрѣля и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 29 мая по 4 іюня.

2) 10-й арм. корпусъ, въ составѣ: 9-й пѣх. дивизіи, 1-й бригады 31-й пѣх. дивизіи, 9-й и 31-й арт. бригадъ, 9-й и 31-й лет. парк. арт. бригадъ, 6-го сап. баталіона, 1-го Оренбургскаго каз. полка, отдѣленія 6-го пол. инж. парка и корпуснаго транспорта, 101 эшелономъ, началъ передвиженіе 5 мая и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 5 по 26 іюня.

Одновременно съ передвиженіемъ этого корпуса съ 5 мая по 6 іюня производилась перевозка командъ запасныхъ, призванныхъ согласно Высочайшаго повелѣнія 16 марта изъ уѣздовъ Кіевскаго

военнаго округа на пополненіе Сибирскихъ запасныхъ баталіоновъ, общимъ числомъ около 18.000 чел.

Въ теченіе второй половины мая и іюня изъ названныхъ баталіоновъ разновременно, въ свободные отъ движенія штатныхъ частей промежутки, перевозились маршевыя команды людей и лошадей въ дѣйствующую армію и ея тылъ.

3) Кавказская конная бригада, въ составѣ 2 полковъ, 13 эшелонами, начала передвиженіе 20 мая и прибыла въ Харбинъ въ промежутокъ съ 27 іюня по 2 іюля.

4) 17-й арм. корпусъ, въ составѣ: 3-й пѣх. дивизіи, 1-й бригады 35-й пѣх. див., 3-й и 35-й арт. бригадъ, 3-й и 35-й лет. арт. парк. бригадъ, 17-го сап. баталіона, корпуснаго транспорта и 2 пулеметныхъ ротъ, 99 эшелонами, началъ передвиженіе 25 мая и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 27 іюня по 22 іюля.

2-я отдѣльная кавалерійская бригада, включенная въ составъ этого корпуса, 14 эшелонами, начала передвиженіе 9 іюня и прибыла въ Харбинъ въ промежутокъ съ 13 по 16 іюля.

5) Назначенные въ составъ 4-го Сиб. корпуса и сформированные, согласно Высочайшаго повелѣнія 25 апрѣля, 1-й, 2-й, 3-й и 4-й лет. арт. парки, 1-я Сиб. парк. бригада, Сибирская воздухоплавательная рота и 3-й жел.-дор. баталіонъ, въ составѣ 19 эшелоновъ, начали передвиженіе 15 мая и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 22 по 28 іюня.

Такимъ образомъ, съ 29 мая по 22 іюля въ Харбинъ прибыло 287 эшелоновъ частей, мобилизованныхъ и сформированныхъ во время первой частной мобилизаціи, что составило по 3,5 эшелона въ день.

22 мая послѣдовало Высочайшее повелѣніе о включеніи въ составъ дѣйствующей арміи 5-го и 6-го Сиб. и 1-го арм. корпусовъ, 61-й пѣх. дивизіи и В.-С. военно-телеграфнаго баталіона. Затѣмъ указомъ 27 мая было повелѣно привести на военное положеніе пѣхотныя резервныя части въ Казанскомъ, Московскомъ и Кіевскомъ военныхъ округахъ съ призывомъ запасныхъ въ нѣкоторыхъ губерніяхъ этихъ округовъ, а указомъ 16 іюня было повелѣно привести на военное положеніе части 1-го арм. корпуса съ призывомъ запасныхъ въ нѣкоторыхъ губерніяхъ Петербургскаго военнаго округа. Кромѣ того, 22 и 25 іюня Высочайше повелѣно было мобилизовать 4-ю Донскую льготную казачью дивизію и 3-й Донской каз. арт. дивизіонъ съ назначеніемъ первымъ днемъ мобилизаціи 20 іюля и отправленіемъ этихъ казачьихъ частей вслѣдъ за 6-мъ Сиб. корпусомъ.

Мобилизованныя по этимъ второй и третьей частнымъ мобилизаціямъ части были перевезены слѣдующимъ порядкомъ:

1) 5-й Сиб. корпусъ, въ составѣ: 54-й и 71-й пѣх. дивизій, вторыхъ и третьихъ дивизіоновъ 26-й и 28-й арт. бригадъ, 72-й и 73-й парк. арт. бригадъ, 5-го В.-С. сап. баталіона, 3-й и 4-й В.-С. горныхъ батарей съ парками, 101 эшелономъ, началъ передвиженіе 29 іюня и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 26 іюля по 18 августа.

2) 1-й арм. корпусъ, въ составѣ: 22-й и 37-й пѣх. дивизій, 7-й и 43-й арт. бригадъ, 67-й и 71-й парк. арт. бригадъ, 1-го сап. баталіона съ отдѣленіемъ полевого инженернаго парка, корпуснаго транспорта, 5-го морт. арт. полка съ парковой бригадой и осадной артиллерійской роты ([158]), 116 эшелонами, началъ передвиженіе 30 іюня и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 4 августа по 8 сентября.

Одновременно, съ 20 іюля по 15 августа, были перевезены въ предѣлы Сибирскаго округа призванные по этимъ двумъ мобилизаціямъ запасные Казанскаго военнаго округа на пополненіе Сибирскихъ запасныхъ баталіоновъ, около 10.000 чел., въ составѣ 9 эшелоновъ.

3) 6-й Сиб. корпусъ, въ составѣ: 55-й и 72-й пѣх. дивизій, вторыхъ и третьихъ дивизіоновъ 6-й и 10-й арт. бригадъ, 74-й и 75-й парк. арт. бригадъ, 6-го В.-С. сап. баталіона, съ отдѣленіемъ полевого инженернаго парка и 2 пулеметныхъ ротъ, 98 эшелонами, началъ передвиженіе 31 іюля и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 29 августа по 15 сентября.

Одновременно съ этимъ производилась перевозка маршевыхъ командъ изъ Сибирскихъ запасныхъ баталіоновъ въ дѣйствующую армію, 12 эшелонами, около 12.000 чел., и лошадей для передового артиллерійскаго запаса.

4) Сформированные по предыдущимъ мобилизаціямъ: корпусный транспортъ 4-го Сиб. корпуса, 5-я, 6-я, 7-я и 8-я В.-С. горныя батареи съ пятью парками, В.-С. военно-телеграфный баталіонъ, полевой воздухоплавательный баталіонъ, минная рота и 4-й баталіонъ Владивостокской крѣпостной артиллеріи, въ составѣ 46 эшелоновъ, начали передвиженіе 14 августа и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 15 сентября по 5 октября.

5) 4-я Донская каз. дивизія, съ составѣ четырехъ полковъ и двухъ батарей, 29 эшелонами, начала передвиженіе 17 августа и прибыла въ Харбинъ въ промежутокъ съ 21 сентября по 3 октября.

Одновременно съ этимъ, съ 20 августа по 25 сентября, были перевезены въ предѣлы Сибирскаго округа на пополненіе Сибирскихъ запасныхъ баталіоновъ, 12 эшелонами, около 12.000 нижн. чин. запаса, призванныхъ въ губерніяхъ Казанскаго и Кіевскаго округовъ.

Этимъ закончились перевозки частей, мобилизованныхъ по второй и третьей частнымъ мобилизаціямъ, за исключеніемъ 61-й пѣх. дивизіи, перевозка которой совпала съ передвиженіемъ частей, мобилизованныхъ при послѣдующихъ мобилизаціяхъ. Всего съ 26 іюля по 5 октября въ Харбинъ прибыло 402 эшелона, что составило около 5,7 эшелона въ день.

Вслѣдствіе ходатайства Намѣстника о предоставленіи въ его распоряженіе резервныхъ баталіоновъ и части дружинъ Государственнаго ополченія Сибирскаго военнаго округа какъ для усиленія дѣйствующей арміи, такъ и для охраны Забайкальской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ, 3 августа послѣдовало Высочайшее повелѣніе отправить изъ Сибирскаго округа на Дальній Востокъ всѣ 8 резервныхъ баталіоновъ и 8 дружинъ Государственнаго ополченія изъ 24 дружинъ, сформированныхъ въ округѣ.

Затѣмъ въ августѣ была объявлена четвертая частная мобилизація по нѣкоторымъ губерніямъ Кіевскаго, Московскаго, Казанскаго и Петербургскаго военныхъ округовъ, по которой былъ мобилизованъ 4-й морт. арт. полкъ съ парками, сформированы: 2-й В.-С. понт. баталіонъ, В.-С. осадный арт. полкъ, 2 вьючныхъ пулеметныхъ роты и назначено на пополненіе Сибирскихъ запасныхъ баталіоновъ 20.225 нижнихъ чиновъ запаса, а слѣдующимъ указомъ 24 августа была объявлена пятая частная мобилизація. Согласно этой мобилизаціи и Высочайшаго повелѣнія 8 августа для усиленія дѣйствующей арміи были назначены къ отправленію на Дальній Востокъ: 8-й арм. корпусъ, мобилизованная уже раньше 61-я пѣх. дивизія, съ присоединеніемъ къ ней 40-й арт. бригады съ 40-й парк. арт. бригадой, 9-я, 10-я, 11-я и 12-я В.-С. горныя батареи съ 5 парками; кромѣ того, 20.000 нижнихъ чиновъ запаса на пополненіе Сибирскихъ запасныхъ баталіоновъ.

Вслѣдствіе ходатайства Намѣстника объ отправленіи за 6-мъ Сиб. корпусомъ въ первую очередь Сибирскихъ резервныхъ баталіоновъ, дружинъ ополченія, вновь мобилизованныхъ частей и затѣмъ пополненій, а равно въ соотвѣтствіи съ ходомъ мобилизаціи и совершавшимися по Сибирской магистрали перевозками, означенныя части, по приказанію Военнаго Министра, были перевезены въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) 61-я пѣх. дивизія, въ составѣ 28 эшелоновъ, начала передвиженіе 9 сентября и прибыла въ Харбинъ въ промежутокъ съ 6 по 13 октября.

2) 40-я арт. бригада съ 40-й парк. арт. бригадой, 4-й морт. арт. полкъ съ парками, В.-С. осадный арт. полкъ, въ составѣ

43 эшелоновъ, начали передвиженіе 11 сентября и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 14 октября по 12 декабря.

Одновременно съ этимъ, въ періодъ съ 15 августа по 20 октября, производилась перевозка запасныхъ, призванныхъ по четвертой и пятой частнымъ мобилизаціямъ въ Сибирскіе запасные баталіоны и изъ этихъ баталіоновъ маршевыми командами въ дѣйствующую армію. Послѣднихъ было отправлено около 18.000 чел., которые 15 эшелонами прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 30 октября по 1 декабря.

3) Дружины Государственнаго ополченія ([153]) начали передвиженіе изъ Сибири, 8 эшелонами, 11 августа и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 22 августа по 6 октября.

4) 8-й арм. корпусъ, въ составѣ 14-й и 15-й пѣх. дивизій, 29-й и 41-й арт. бригадъ, 41-й и 43-й парк. арт. бригадъ, 12-го сап. баталіона съ отдѣленіемъ полевого инженернаго парка и корпуснаго транспорта, 105 эшелонами, началъ передвиженіе 18 сентября и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 26 октября по 16 ноября.

5) 5-й, 6-й, 7-й, 8-й, 9-й, 10-й, 11-й и 12-й Сиб. резервные баталіоны начали передвиженіе изъ Сибири, 16 эшелонами, 16 октября и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 27 октября по 17 ноября.

Такимъ образомъ, за время съ 6 октября по 17 ноября, когда были перевезены почти всѣ перечисленныя части, за исключеніемъ нѣкоторыхъ отставшихъ эшелоновъ, въ Харбинъ прибыло около 215 эшелоновъ, что составило около 5 эшелоновъ въ день.

Мобилизованные по пятой мобилизаціи четыре В.-С. горныхъ батареи съ парками и 2-й В.-С. понт. баталіонъ были перевезены уже съ частями, мобилизованными при послѣдующихъ мобилизаціяхъ.

27 августа, 4 и 7 сентября послѣдовали Высочайшія повелѣнія объ усиленіи дѣйствующей арміи 5 стрѣлковыми бригадами, 16-мъ и 4-мъ арм. корпусами, 6 пластунскими баталіонами Кубанскаго казачьяго войска и Кавказской казачьей дивизіей съ 2 казачьими батареями, а 18 сентября было повелѣно произвести мобилизацію этихъ частей и другихъ пополненій дѣйствующей арміи въ двѣ очереди, по двумъ частнымъ мобилизаціямъ.

Указомъ 3 октября была объявлена шестая частная мобилизація, по которой подлежали приведенію на военное положеніе и отправленію на Дальній Востокъ 1-я, 2-я и 5-я стр. бригады съ артиллерійскими дивизіонами и парками, 3-й баталіонъ В.-С.

осаднаго артиллерiйскаго полка и 16-й арм. корпусъ. Вслѣдъ за этимъ 22 октября послѣдовало Высочайшее повелѣнiе о призывѣ запасныхъ въ нѣкоторыхъ губернiяхъ Кiевскаго, Московскаго, Варшавскаго и Виленскаго военныхъ округовъ для пополненiя, кромѣ мобилизованныхъ частей, и Сибирскихъ запасныхъ баталiоновъ.

Означенныя части были перевезены въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) Перевозка запасныхъ на пополненiе Сибирскихъ запасныхъ баталiоновъ, въ числѣ 32.000 чел., была произведена 32 эшелонами съ 15 октября по 15 ноября.

2) 1-я, 2-я и 5-я стр. бригады съ тремя стрѣлковыми артиллерiйскими дивизiонами и парками, 62 эшелонами, начали передвиженiе 1 ноября и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 17 ноября по 26 декабря.

3) 36.000 запасныхъ, назначенныхъ на пополненiе армiи изъ запасныхъ баталiоновъ Европейской Россiи, и 28.000, назначенныхъ для этой же цѣли изъ Сибирскихъ запасныхъ баталiоновъ, 60 эшелонами, начали передвиженiе 1 ноября и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ между 14 ноября и 15 декабря.

4) 16-й арм. корпусъ, въ составѣ 25-й и 41-й пѣх. дивизiй, 25-й и 45-й арт. бригадъ, 25-й и 45-й парк. арт. бригадъ, 16-го сап. баталiона съ отдѣленiемъ полевого инженернаго парка, корпуснаго транспорта и 2 пулеметныхъ ротъ, 107 эшелонами, началъ передвиженiе 13 ноября и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 27 декабря 1904 г. по 18 января 1905 г.

5) Мобилизованные по пятой мобилизацiи 9-я, 10-я, 11-я и 12-я В.-С. горныя батареи съ парками и 2-й В.-С. понт. баталiонъ, 22 эшелонами, начали передвиженiе 25 ноября и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 28 декабря 1904 г. по 8 февраля 1905 г.

За время съ 17 ноября по 18 января, когда были перевезены почти всѣ перечисленныя войска, въ Харбинъ прибыло около 250 эшелоновъ, что составило въ среднемъ около 4 эшелоновъ въ день.

Указомъ 2 декабря была объявлена седьмая частная мобилизацiя, по которой подлежали приведенiю на военное положенiе и отправленiю на Дальнiй Востокъ: 3-я и 4-я стр. бригады, 4-й арм. корпусъ, 2-я Кубанская пластунская бригада, Сводная Кавказская казачья дивизiя съ 2 казачьими батареями, конно-горный арт. дивизiонъ съ 2 парками, 6 горныхъ арт. батарей (съ 13-й по 18-ю В.-С.) съ парками, 2 бат. Владивостокской крѣпостной артиллерiи, 5-й, 8-й, 9-й, 13-й и гренадерскiй сап. баталiоны, В.-С. осадный инженерный паркъ, 2-й В.-С. военно-телегр. баталiонъ, 2-й В.-С. воздухопла-

вательный баталіонъ, понтонная рота и 6 пулеметныхъ ротъ, кромѣ того 86.000 нижн. чин. изъ запасныхъ баталіоновъ Европейской Россіи на пополненіе арміи и 37.000 запасныхъ нижн. чин. на формированіе 23 запасныхъ баталіоновъ въ предѣлахъ Намѣстничества.

Вслѣдствіе просьбы Главнокомандующаго въ головѣ были перевезены 86.000 чел. укомплектованій арміи. Перевозка этихъ укомплектованій и прочихъ перечисленныхъ частей была произведена въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) 86.000 запасныхъ, 82 эшелонами, начали передвиженіе 20 декабря и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 19 января по 15 февраля 1905 г.

2) 3-я и 4-я стр. бригады со стрѣлковыми артиллерійскими дивизіонами и парками, 41 эшелономъ, начали передвиженіе 10 января и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 16 февраля по 1 марта.

3) 4-й арм. корпусъ, въ составѣ 30-й и 40-й пѣх. дивизій, 16-й и 30-й арт. бригадъ, 4-й и 16-й парк. арт. бригадъ, 2-го сап. баталіона съ отдѣленіемъ полевого инженернаго парка и корпуснаго транспорта, 109 эшелонами, началъ передвиженіе 25 января и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 7 марта по 1 апрѣля.

4) 2-я Кубанская пластунская бригада, 11 эшелонами, начала передвиженіе 29 февраля и прибыла въ Харбинъ въ промежутокъ съ 30 марта по 1 апрѣля.

5) 5-й, 8-й, 9-й, 13-й и гренадерскій сап. баталіоны съ 2 отдѣленіями полевыхъ инженерныхъ парковъ, Владивостокская воздухоплавательная рота, 2-й В.-С. воздухоплавательный баталіонъ, 3-й рез. жел.-дор. баталіонъ, 2 баталіона Владивостокской крѣпостной артиллеріи, 47 эшелонами, начали передвиженіе 26 февраля и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 6 по 28 апрѣля *).

6) Сводная Кавказская казачья дивизія съ 2 казачьими батареями, 29 эшелонами, начала передвиженіе 3 марта и прибыла въ Харбинъ съ 6 по 13 апрѣля.

7) 23 Восточно-Сибирскихъ запасныхъ баталіона (съ 18-го по 40-й), 37 эшелонами, начали передвиженіе 1 апрѣля и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 6 по 18 мая.

Кромѣ этихъ частей, мобилизованныхъ по седьмой частной моби-

*) За исключеніемъ 3-го рез. жел.-дор. баталіона, который былъ задержанъ въ Читѣ въ виду слуховъ о готовящейся на Забайкальской ж. д. забастовкѣ.

лизаціи, въ силу разновременно состоявшихся Высочайшихъ повелѣній въ этотъ же періодъ времени были перевезены:

8) 52.000 срочно-служащихъ нижнихъ чиновъ изъ пѣхотныхъ частей Европейской Россіи, 52 эшелонами, начали передвиженіе 1 апрѣля и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 6 по 30 мая.

9) 53-я пѣх. дивизія съ 75-й арт. бригадой и 10-й парк. арт. бригадой, 45 эшелонами, выступила 29 апрѣля и прибыла въ Харбинъ въ промежутокъ съ 3 по 12 іюня.

Затѣмъ снова части, мобилизованныя по седьмой и предыдущимъ мобилизаціямъ:

10) Конно-горный арт. дивизіонъ съ 2 парками, 13-я В.-С. горная батарея съ паркомъ, 1-й морт. арт. дивизіонъ, 1-я и 2-я В.-С. телеграфныя роты, 2-й В.-С. военно-телегр. баталіонъ, кадръ для 3-го В.-С. понт. баталіона, 4 конно-пулеметныхъ команды, 40 эшелонами, начали передвиженіе 23 апрѣля и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 26 мая по 20 іюля.

11) 112.000 новобранцевъ призыва 1904 г., задержанныхъ на 4 мѣсяца при войсковыхъ частяхъ Европейской Россіи, 100 эшелонами, начали передвиженіе 16 мая и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 15 іюня по 10 августа.

Кромѣ того, въ этотъ же періодъ былъ перевезенъ 19-й арм. корпусъ, приведенный на военное положеніе, согласно Высочайшаго повелѣнія 30 апрѣля 1905 г., путемъ укомплектованія изъ запасныхъ баталіоновъ Европейской Россіи.

12) 19-й арм. корпусъ, въ составѣ 17-й и 38-й пѣх. дивизій, 8-й и 74-й арт. бригадъ, 6-й и 8-й парк. арт. бриг., 19-го сап. баталіона съ отдѣленіемъ полевого инженернаго парка, 14-й и 15-й В.-С. горныхъ батарей, 105 эшелонами, началъ передвиженіе 16 іюня и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 20 іюля по 7 августа.

За время съ 8 февраля по 10 августа въ Харбинъ прибыло 698 эшелоновъ, что составило въ среднемъ около 4 эшелоновъ въ день.

Указомъ 10 іюня 1905 г. была объявлена восьмая частная мобилизація, согласно которой были приведены на военное положеніе 9-й и 13-й арм. корпуса и нѣкоторыя артиллерійскія и инженерныя части и отправлены на Дальній Востокъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) 9-й арм. корпусъ, въ составѣ 5-й и 44-й пѣх. дивизій, 27-й и 73-й арт. бригадъ, 27-й и 29-й парк. арт. бригадъ, 21-го сап. баталіона и отдѣленія полевого инженернаго парка, 97 эше-

лонами, началъ передвиженіе 7 іюля и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 16 по 28 августа.

2) Сформированные и мобилизованные по предыдущимъ мобилизаціямъ: 14-й и 15-й горн. арт. парки, 10-я В.-С. стр. арт. парк. бригада, 3-й В.-С. воздухоплавательный баталіонъ, В.-С. осадный инженерный паркъ, 3-я В.-С. телегр. рота, 2-й жел.-дор. баталіонъ и щитовая батарея 23-й арт. бригады, 25 эшелонами, начали передвиженіе 20 іюля и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 21 августа по 2 сентября.

3) 13-й арм. корпусъ, въ составѣ 1-й и 36-й пѣх. дивизій, 1-й и 36-й арт. бригадъ, первыхъ дивизіоновъ 25-й, 29-й и 30-й арт. бригадъ, 1-й и 36-й парк. арт. бригадъ, 20-го сап. баталіона и отдѣленія полевого инженернаго парка, 106 эшелонами, началъ передвиженіе 1 августа и прибылъ въ Харбинъ въ промежутокъ съ 3 по 28 сентября.

4) 2-й морт. арт. дивизіонъ, 2 морт. арт. парк. дивизіона, 10 эшелонами, начали передвиженіе 28 августа и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 4 по 9 октября.

5) Изъ 30.000 нижн. чин. изъ запасныхъ баталіоновъ Европейской Россіи, назначенныхъ на укомплектованіе арміи, было отправлено лишь 16.000 чел., отправленіе остальныхъ было отмѣнено вслѣдствіе заключенія перемирія. Отправленные 16 маршевыхъ баталіоновъ, 16 эшелонами, начали передвиженіе 25 августа и прибыли въ Харбинъ въ промежутокъ съ 26 сентября по 5 октября.

За время съ 16 августа по 9 октября въ Харбинъ прибыло 254 эшелона, что составило 4,6 эшелона въ день.

Указомъ 6 августа была объявлена девятая частная мобилизація, согласно которой долженъ былъ быть приведенъ на военное положеніе 21-й арм. корпусъ. Планы перевозки этого корпуса были составлены и передвиженіе головныхъ частей его должно было начаться въ концѣ августа, но 2 сентября послѣдовала отмѣна этой перевозки и составленные для нея планы были замѣнены грузовыми перевозками.

Включая въ число войсковыхъ эшелоновъ, перевезенныхъ по Сибирской магистрали въ теченіе кампаніи, не упомянутыя въ приведенныхъ перечняхъ нѣкоторыя мелкія части, военно-санитарные полутранспорты, подвижные госпитали, не приданные пѣхотнымъ дивизіямъ, и маршевыя команды изъ Сибирскихъ запасныхъ баталіоновъ, всего по планамъ Главнаго Штаба было перевезено на Востокъ 2.698 войсковыхъ эшелоновъ. Интенсивность прибытія войсковыхъ эшелоновъ въ предѣлы Маньчжуріи помѣсячно выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ (карт. прил. № 10):

Февраль 1904 г.	по	1,9	эш.	въ день.	Январь 1905 г.	по	4	эш.	въ день.
Мартъ	„	2,8	„	„	Февраль	„	4,4	„	„
Апрѣль	„	2,5	„	„	Мартъ	„	2,6	„	„
Май	„	4,8	„	„	Апрѣль	„	2,8	„	„
Іюнь	„	5,8	„	„	Май	„	3,6	„	„
Іюль	„	4,7	„	„	Іюнь	„	5	„	„
Августъ	„	7	„	„	Іюль	„	5,6	„	„
Сентябрь	„	5,6	„	„	Августъ	„	5,5	„	„
Октябрь	„	5	„	„	Сентябрь	„	4,4	„	„
Ноябрь	„	4,2	„	„					
Декабрь	„	6,8	„	„					

Грузовыя перевозки по магистрали до объявленія войны.

Въ концѣ 1903 г., въ виду тревожнаго политическаго положенія, пароходъ Добровольнаго флота, принявшій уже на свой бортъ новобранцевъ для перевозки на Дальній Востокъ, былъ задержанъ въ Севастополѣ съ 20 до 30 декабря для того, чтобы отправиться по назначенію подъ охраною эскадры адмирала Виреніуса. Не было уже увѣренности въ томъ, чтобы пароходъ подъ русскимъ флагомъ въ теченіе 40 дней могъ дойти благополучно до нашихъ Тихоокеанскихъ портовъ. Поэтому Главное Интендантское Управленіе, нуждаясь въ экстренной перевозкѣ на Дальній Востокъ значительныхъ партій продовольственныхъ припасовъ, 5 января 1904 г. обратилось къ Управленію Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба съ просьбой о перевозкѣ этихъ грузовъ по желѣзной дорогѣ. Требовалось перевезти: 1) на станціи Сибирской дороги — 550.000 пуд.; 2) въ Иркутскъ — 800.000 пуд., и 3) въ Харбинъ — 1.260.000 пуд.; затѣмъ предвидѣлась перевозка на Дальній Востокъ еще около 1.500.000 пуд., что въ общемъ составляло свыше 4 милліоновъ пудовъ интендантскаго груза. Для перевозки груза первой очереди требовалось назначеніе 146 поѣздовъ, изъ нихъ 32 поѣзда на станціи Сибирской дороги, 46 поѣздовъ—въ Иркутскъ и 68 поѣздовъ—въ Харбинъ, при чемъ грузы, адресованные въ Харбинъ, подлежали перевозкѣ въ головѣ прочихъ, дабы можно было передать ихъ черезъ Байкалъ гужевой переправой до закрытія ея.

На совѣщаніи, собранномъ при Управленіи желѣзныхъ дорогъ 8 января [160], съ участіемъ представителей военнаго вѣдомства, о порядкѣ выполненія этой перевозки, было рѣшено съ 25 января *) по 20 февраля отправлять изъ Челябинска по 2 поѣзда въ сутки, послѣ же 20 февраля, когда предположено было окончить произво-

*) Къ этому времени поѣзда начали бы подходить къ Челябинску.

дившіяся въ то время войсковыя перевозки,—по 4 поѣзда. По Забайкальской и Китайской Восточной дорогамъ, провозная способность которыхъ уступала провозной способности Сибирской дороги, рѣшено было: одновременно съ войсковыми перевозками отправлять по 1 поѣзду въ сутки, по окончаніи же ихъ—по 3 поѣзда. Такимъ образомъ, всѣ 146 поѣздовъ должны были отправиться изъ Челябинска въ промежутокъ времени съ 25 января по 16 марта ([161]); изъ Танхоя первый поѣздъ долженъ былъ выйти 12 февраля, и по 7 марта, когда предполагалось окончаніе войсковыхъ перевозокъ по Забайкальской дорогѣ, должно было отправиться 25 поѣздовъ, съ 8 же по 24 марта—остальные 43 поѣзда изъ 68, адресованныхъ въ Харбинъ. Слѣдовательно, всю перевозку предполагалось закончить въ первыхъ числахъ апрѣля.

Открытіе военныхъ дѣйствій и объявленная вслѣдъ за этимъ 1 февраля мобилизація Сибирскаго военнаго округа застали эти перевозки еще въ началѣ ихъ исполненія. Какъ было уже упомянуто выше, преимущество въ движеніи было предоставлено мобилизаціоннымъ перевозкамъ, въ пользу ихъ задерживались даже войсковые эшелоны, слѣдовавшіе изъ Россіи, грузовые же поѣзда были поставлены въ третью очередь и могли продвигаться лишь толчками въ зависимости отъ случайнаго освобожденія желѣзной дороги отъ перевозокъ первыхъ двухъ категорій. Это совершенно разстроило вышеизложенный планъ и растянуло срокъ выполненія его до неопредѣленныхъ предѣловъ.

Ограниченіе и правила перевозки невоинскихъ грузовъ.

Съ началомъ усиленныхъ воинскихъ перевозокъ по Сибирской магистрали пришлось ограничить отправленіе въ одномъ съ ними направленіи коммерческихъ грузовъ. Для этого первоначально былъ пріостановленъ пріемъ такихъ грузовъ на станціяхъ Европейской сѣти, а затѣмъ по соглашенію Управленія Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба съ Министерствомъ Путей Сообщенія было выработано 6 февраля 1904 г. „Временное положеніе о порядкѣ производства перевозокъ невоинскихъ грузовъ на Сибирскую, Забайкальскую, Китайскую Восточную и Уссурійскую желѣзныя дороги“.

Въ виду необходимости предоставить невоинскимъ грузамъ возможность перевозки на Дальній Востокъ одновременно съ массовой перевозкой воинскихъ грузовъ, пропускная и провозная способность магистрали *) должна была быть использована возможно полнѣе. Такое использованіе пропускной и провозной способности требовало планомѣрной регулировки отправленія грузовъ со всей сѣти Евро-

*) Самаро-Златоустовская, Сибирская, Забайкальская и Китайская Восточная желѣзныя дороги.

пейской Россіи и для этой цѣли при управленіи Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, согласно вышеупомянутаго „Временнаго положенія“, было образовано распредѣлительное бюро, названное Самарскимъ распредѣлительнымъ бюро.

Въ составъ бюро, кромѣ завѣдывающаго имъ и его помощника, входили представители отъ Управленія Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба и Общества Краснаго Креста.

Планы перевозокъ Главнаго Штаба бюро должно было принимать къ точному руководству и грузами, перевозимыми по этимъ планамъ, не распоряжалось; вѣдѣнію его подлежала регулировка и отправка всѣхъ прочихъ грузовъ, поступавшихъ въ его распоряженіе, съ обязательствомъ выдѣлять изъ общей очереди тѣ грузы, которые, по заявленію представителей военнаго вѣдомства и Общества Краснаго Креста, подлежали внѣочередной отправкѣ вслѣдствіе потребности въ нихъ на мѣстахъ назначенія.

Для обезпеченія чиновъ дѣйствующей арміи и мѣстныхъ жителей Сибири и Дальняго Востока предметами первой необходимости изъ числа невоинскихъ грузовъ и для устраненія искусственнаго подъема цѣнъ на эти предметы, нѣкоторымъ изъ этихъ грузовъ были предоставлены права внѣочередныхъ отправокъ, установленныя для воинскихъ (внѣплановыхъ) грузовъ. Преимущества эти удостовѣрялись тѣмъ, что грузъ предъявлялся къ перевозкѣ по бланкамъ воинскихъ предложеній и свидѣтельствъ; было установлено два вида этихъ документовъ:

По предложенію лит. Н „по коммерческому тарифу“ перевозились грузы, отправителями которыхъ были: 1) управленія казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также правленіе общества и управленіе Китайской Восточной желѣзной дороги, при чемъ предложенія выдавались съ разрѣшенія Управленія желѣзныхъ дорогъ; 2) Главное Управленіе Россійскаго Общества Краснаго Креста — предложенія выдавались съ разрѣшенія Управленія Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба; 3) прочія правительственныя учрежденія— предложенія выдавались по особому каждый разъ разрѣшенію Главнаго Штаба.

Свидѣтельства лит. П выдавались: 1) отправителямъ, которые представляли удостовѣренія, что они высылаютъ грузъ по требованію: воинскихъ частей, штабовъ, управленій, учрежденій, заведеній и чиновъ; 2) отправителямъ, которые представляли свидѣтельства, что они посылаютъ предметы первой необходимости воинскимъ: частямъ, штабамъ, управленіямъ, учрежденіямъ, заведеніямъ и чинамъ, хотя безъ соотвѣтственнаго требованія, но съ точнымъ адресомъ на имя начальника воинской части или учрежденія, а если на имя воин-

скаго чина, то съ указаніемъ и части, гдѣ онъ служитъ; 3) прочимъ частнымъ отправителямъ съ особаго каждый разъ разрѣшенія Управленія Военныхъ Сообщеній.

Впослѣдствіи, лѣтомъ 1905 г., порядокъ предъявленія требованій со стороны войсковыхъ частей, заведеній, чиновъ и пр. былъ измѣненъ въ томъ отношеніи, что требованія эти должны были направляться въ Управленіе Военныхъ Сообщеній черезъ Штабъ Главнокомандующаго и штабъ тыла, по принадлежности, и оба эти Штаба, сообщая требованія Управленію Военныхъ Сообщеній, должны были указывать, въ счетъ какихъ грузовыхъ поѣздовъ должна быть произведена перевозка.

Выдача этихъ документовъ производилась: въ Петербургѣ — Управленіемъ Военныхъ Сообщеній, а въ другихъ мѣстахъ Имперіи— завѣдывающими передвиженіями войскъ и комендантами станцій подъ ихъ личною отвѣтственностью въ законности выдачи.

Такимъ образомъ была урегулирована перевозка грузовъ, отправляемыхъ внѣ плановъ Главнаго Штаба.

Учрежденіе исполнительнаго комитета.

Что же касается выполненія всякаго рода перевозокъ на Дальній Востокъ, то для объединенія въ этомъ отношеніи дѣятельности Министерства Путей Сообщенія и Управленія Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба съ Высочайшаго соизволенія 10 февраля 1904 г. былъ учрежденъ особый органъ въ видѣ „исполнительнаго комитета по управленію желѣзнодорожными перевозками на Дальній Востокъ“. Обязанности предсѣдателя этого комитета были возложены на начальника Управленія Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба, членами же состояли представители отъ Министерства Путей Сообщенія и названнаго Управленія.

На комитетъ была возложена не только строгая регулировка всѣхъ безъ исключенія перевозокъ, направлявшихся на Дальній Востокъ, но и обсужденіе и принятіе различнаго рода мѣръ для поддержанія правильной и безостановочной работы желѣзныхъ дорогъ, а также для усиленія ихъ въ цѣляхъ обезпеченія срочности и успѣшности перевозокъ въ теченіе военныхъ дѣйствій. Иначе говоря, комитетъ явился органомъ воздѣйствія Военнаго Министерства на желѣзныя дороги соотвѣтственно требованіямъ, предъявляемымъ со стороны дѣйствующей арміи.

Съ первыхъ же дней кампаніи всѣми вѣдомствами ([162]) начали предъявляться требованія на перевозку грузовъ въ громадныхъ количествахъ и при этомъ всегда срочно. Между тѣмъ, движеніе ихъ, при сравнительно слабой провозной способности Сибирской магистрали, не могло совершаться независимо отъ перевозокъ войскъ, которыя

пользовались преимуществами первой очереди. Поэтому грузовое движеніе находилось постоянно въ стѣсненномъ положеніи. Съ другой же стороны, потребности въ грузахъ какъ воинскихъ, такъ и другихъ на Дальнемъ Востокѣ, въ зависимости отъ обстановки, временами возрастали до того, что срочность перевозки войскъ представлялась сомнительной по сравненію съ неотложностью доставки этихъ грузовъ. Въ виду этого исполнительному комитету приходилось постоянно регулировать соотношеніе между грузовыми и войсковыми перевозками, принимать новыя мѣры, видоизмѣнять и отмѣнять уже принятыя, имѣя основною цѣлью удовлетвореніе нуждъ арміи и использованіе провозной способности желѣзной дороги.

Внѣплановыя перевозки.

Главный отправитель грузовъ — Главное Интендантское Управленіе еще до начала кампаніи условилось съ Управленіемъ Военныхъ Сообщеній, что всѣ грузы его, адресованные на Дальній Востокъ, съ первыхъ дней кампаніи будутъ отправляться въ составѣ эшелоновъ, по планамъ Главнаго Штаба, для чего о всѣхъ предстоящихъ отправкахъ заблаговременно будутъ дѣлаться заявленія. Подобный же порядокъ былъ установленъ въ теченіе кампаніи и для прочихъ управленій и вѣдомствъ, но соблюдался онъ, главнымъ образомъ, при отправкѣ большихъ партій груза, при небольшихъ же партіяхъ грузы зачастую отправлялись безъ плановъ и вслѣдствіе этого съ сѣти Европейской Россіи поступали. непосредственно въ вѣдѣніе Самарскаго распредѣлительнаго бюро для дальнѣйшаго отправленія. Для своевременнаго формированія эшелоновъ изъ этихъ грузовъ въ свободные отъ плановыхъ перевозокъ промежутки Самарское распредѣлительное бюро должно было имѣть постоянно подъ руками резервъ груженыхъ вагоновъ.

Такъ какъ ст. Самара не удовлетворяла этому требованію, то 27 февраля 1904 г. распредѣлительное бюро было перемѣщено на ст. Сызрань, гдѣ имѣлась возможность держать въ резервѣ до 300 вагоновъ и, кромѣ того, на ближайшей ст. Батраки—еще 200 вагоновъ.

. Въ виду того, что болѣе слабая провозная способность Забайкальской дороги съ самаго начала кампаніи полностью исчерпывалась планами Главнаго Штаба, Самарскому бюро уже въ началѣ марта предоставлено было самостоятельно отправлять грузы только до Байкала, о всѣхъ же отправкахъ за Байкалъ бюро должно было сообщать свѣдѣнія Управленію Военныхъ Сообщеній, которое и включало ихъ въ составляемые планы.

Въ концѣ марта съ постепеннымъ усиленіемъ воинскихъ перевозокъ стала заниматься плановыми перевозками и вся провозная

способность Сибирской дороги на участкѣ отъ Ачинска до Иркутска, вслѣдствіе чего и грузы, адресованные на станціи этого участка, тоже было приказано включать въ планы Главнаго Штаба. Впослѣдствіи (15 августа) порядокъ этотъ былъ нѣсколько измѣненъ въ томъ отношеніи, что распредѣлительному бюро предоставлялось въ планахъ Главнаго Штаба извѣстное число вагоновъ безъ наименованія груза, и оно включало въ эшелонъ грузы уже по своему усмотрѣнію. Вызвано это измѣненіе было тѣмъ, что при составленіи заблаговременныхъ плановъ, на что требовалось около мѣсяца, въ бюро нерѣдко успѣвали прибывать новые грузы, требовавшіе болѣе спѣшной отправки по сравненію со включенными въ планы, и приходилось или пересоставлять эшелоны, или же отказываться отъ срочной доставки того, что дѣйствительно было необходимо въ первую очередь.

По доведеніи провозной способности Сибирской магистрали до 12 воинскихъ поѣздовъ въ день, предполагалось для этой цѣли предоставить въ распоряженіе бюро одинъ поѣздъ, но, какъ было упомянуто въ своемъ мѣстѣ, достичь этой провозной способности удалось только къ концу кампаніи.

16 апрѣля 1904 г. былъ разрѣшенъ пріемъ къ отправленію на станціи до Байкала частныхъ грузовъ большой и малой скорости и безъ разрѣшительныхъ документовъ, но зато безъ всякой отвѣтственности желѣзной дороги за срочность доставки, и отправка ихъ производилась Самарскимъ бюро при условіи исполненія всѣхъ воинскихъ перевозокъ по планамъ и нарядамъ. Въ августѣ того же года Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ предложено было вернуться къ первоначальному порядку отправки частныхъ грузовъ самостоятельно Самарскимъ бюро безъ всякаго учета ихъ въ планахъ Главнаго Штаба, но Управленіе Военныхъ Сообщеній отклонило эту мѣру, такъ какъ осуществленіе ея лишало его возможности производить соотвѣтственную нормировку воинскихъ и частныхъ перевозокъ въ разные періоды кампаніи. Для обезпеченія же перевозки на Востокъ только тѣхъ грузовъ, въ которыхъ ощущалась настоятельная нужда, исполнительный комитетъ въ засѣданіи 26 ноября 1904 г. постановилъ включать въ эшелоны только тѣ грузы, на провозъ которыхъ имѣлись разрѣшенія отъ мѣстныхъ властей. За полученіемъ этихъ разрѣшеній отправители должны были обращаться: при адресованіи грузовъ въ Маньчжурію — къ начальнику штаба тыла, во Владивостокъ — къ коменданту крѣпости, въ прочіе пункты — къ губернаторамъ соотвѣтственныхъ губерній и областей.

Перевозка пожертвованій и подарковъ.

Съ самаго начала кампаніи въ Управленіе Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба стали поступать въ большомъ количествѣ просьбы о раз-

рѣшеніи безплатной перевозки жертвуемыхъ для нижнихъ чиновъ дѣйствующей арміи вещей, бѣлья, обуви и пр. Въ виду желательности оказать содѣйствіе жертвователямъ въ ихъ благомъ дѣлѣ, 29 февраля 1904 г. было испрошено Высочайшее соизволеніе на перевозку жертвуемыхъ вещей отъ пунктовъ отправленія въ войска дѣйствующей арміи на казенный счетъ съ тѣмъ, чтобы пожертвованія принимались назначенными для этого учрежденіями и лицами военнаго вѣдомства и отправлялись ими по назначенію.

Въ октябрѣ 1904 г. на такихъ же основаніяхъ была организована пересылка подарковъ и разнаго рода пожертвованій отъ родныхъ и знакомыхъ чинамъ дѣйствующей арміи уже не въ видѣ общаго пожертвованія дѣйствующей арміи, а опредѣленнымъ лицамъ.

Для перевозки этихъ предметовъ Управленіемъ Военныхъ Сообщеній выдавались предложенія лит. Н.

Подарки и пожертвованія въ дѣйствующую армію направлялись на имя начальника санитарной части арміи для раздачи адресатамъ. Затѣмъ въ началѣ 1905 г. порядокъ этотъ былъ измѣненъ въ томъ отношеніи, что на имя начальника санитарной части отправлялись лишь посылки, адресованныя въ войсковыя части, находившіяся въ раіонѣ сосредоточенія къ югу отъ Харбина, адресованныя же въ другія части—непосредственно адресатамъ по мѣсту ихъ нахожденія.

Мѣры для полнаго использованія провозной способности магистрали.

Съ цѣлью возможно полнаго использованія грузоподъемности поѣздовъ на завѣдывающихъ передвиженіемъ войскъ и на представителей военнаго вѣдомства въ Самарскомъ бюро была возложена провѣрка грузоподъемности съ правомъ доводить ее до законнаго предѣла прицѣпкой недостающихъ груженыхъ вагоновъ и, если позволяло время, то догружать неполногрузные вагоны [163].

Съ тою же цѣлью была установлена догрузка платформъ, входившихъ въ составъ войсковыхъ эшелоновъ, интендантскимъ грузомъ и желѣзнодорожнымъ укладочнымъ матеріаломъ, при чемъ догрузка такихъ платформъ, нагруженныхъ войсковымъ обозомъ, доходила до 370 пудовъ на платформу. Отправка рельсовъ такимъ способомъ началась съ перевозки частей 10-го арм. корпуса, т. е. съ 5 мая 1904 г.

Затѣмъ былъ произведенъ опытъ догрузки товарныхъ вагоновъ, груженыхъ громоздкимъ и легкимъ грузомъ, приспособленіемъ ящиковъ на крышахъ вагоновъ, но способъ этотъ оказался мало примѣнимымъ въ виду невозможности передавать такіе вагоны по условіямъ габарита на ледоколѣ „Байкалъ“. Поэтому былъ выработанъ типъ ящиковъ на платформахъ съ погрузкой внутрь ящиковъ интендантскаго или иного груза, а на верхнюю стѣнку его—предметовъ, пере-

возимыхъ на открытыхъ платформахъ. Заказано было 1.200 такихъ ящичныхъ платформъ и онѣ начали обращаться въ составѣ войсковыхъ эшелоновъ съ ноября 1904 г.

Слѣдующею мѣрою въ этомъ направленіи было формированіе эшелоновъ 40-вагоннаго состава съ двойной тягой и усиленными упряжными приборами вагоновъ. Но до конца кампаніи эта мѣра не успѣла получить достаточно широкаго развитія какъ вслѣдствіе недостатка паровозовъ для двойной тяги, такъ и вслѣдствіе небольшого количества бывшихъ въ обращеніи вагоновъ съ усиленными стяжками.

Наконецъ, заключительной мѣрой предполагалось введеніе вагоновъ усиленной грузоподъемности системы Фоксъ-Арбеля, но въ виду прекращенія военныхъ дѣйствій осуществлена она не была.

Съ цѣлью ускоренія доставки экстренныхъ грузовъ, для которыхъ слѣдованіе росписаніями обыкновенныхъ грузовыхъ поѣздовъ признавалось черезчуръ медленнымъ, пользовались свободными росписаніями скорыхъ сибирскихъ поѣздовъ, позволявшими доставлять грузъ до Иркутска вдвое скорѣе. Сначала этимъ преимуществомъ пользовались исключительно огнестрѣльные припасы [(164)]. Затѣмъ, при разрѣшеніи безплатной доставки въ армію подарковъ и пожертвованій, установлена была перевозка этихъ посылокъ росписаніемъ скораго поѣзда одинъ разъ въ недѣлю при наличіи въ достаточномъ количествѣ подлежащаго перевозкѣ груза. Съ этими же скорыми поѣздами, какъ артиллерійскими, такъ и посылочными, разрѣшено было перевозить частную корреспонденцію и газеты въ количествѣ 50—75 пудовъ въ одно отправленіе.

Для артиллерійскихъ грузовъ при отправкѣ ихъ небольшими партіями была установлена прицѣпка двухъ вагоновъ къ товаро-пассажирскимъ поѣздамъ, что позволяло имъ значительно опережать грузовые эшелоны и избавляло отъ случайныхъ задержекъ въ пути, которымъ были подвержены послѣдніе.

Общій характеръ воинскаго движенія по магистрали.

Первыя затрудненія въ сквозномъ грузовомъ движеніи на Сибирской магистрали возникли въ самомъ началѣ кампаніи вслѣдствіе устройства рельсоваго пути по льду оз. Байкала. Укладка пути и перекатка порожняго состава ([165]) отвлекли отъ гужевой переправы значительную часть лошадей, чѣмъ понизили ея работоспособность.

Это вызвало скопленіе грузовъ у Байкала и Забайкальская дорога временно отказалась принимать не только грузовые, но и войсковые эшелоны; въ теченіе полутора недѣль на Сибирской дорогѣ пришлось задержать 15 транзитныхъ грузовыхъ эшелоновъ и до 1.000 груженыхъ вагоновъ, адресованныхъ за Байкалъ. Дабы

избѣжать дальнѣйшаго скопленія какъ грузовыхъ, такъ и войсковыхъ эшелоновъ, 20 февраля было сдѣлано распоряженіе пріостановить на три дня отправленіе эшелоновъ на Сибирскую дорогу, находившіеся же на ней задержать на этотъ срокъ на ближайшихъ продовольственныхъ пунктахъ и крупныхъ станціяхъ.

Рельсовая переправа закончилась 15 марта, но послѣ ея закрытія гужевая переправа уже не могла быть возстановлена въ прежнихъ размѣрахъ *), такъ какъ часть возчиковъ, Забайкальскихъ казаковъ, была призвана на службу, часть же разъѣхалась по домамъ, въ виду недостатка фуража и ожидавшагося вскорѣ вскрытія озера. Вслѣдствіе этого постоянная причина задержки грузовъ на западномъ берегу Байкала продолжала существовать.

22 апрѣля начали навигацію суда Байкальской переправы. Средства ея допускали, какъ уже было упомянуто выше, передачу на восточный берегъ до 9—10 поѣздовъ въ сутки, изъ которыхъ 2—3 поѣзда были грузовые, но передача эта затруднялась тѣмъ, что грузы съ грузовыхъ эшелоновъ перегружались на баржи и затѣмъ на восточномъ берегу снова грузились въ вагоны, ледоколъ же перевозилъ главнымъ образомъ войсковые эшелоны и командированный на усиленіе Забайкальской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ подвижной составъ.

Помимо этой причины скопленія грузовъ на восточномъ участкѣ Сибирской дороги, существовалъ еще цѣлый рядъ другихъ.

Одна изъ наиболѣе крупныхъ причинъ заключалась въ неравномѣрномъ ростѣ провозной способности дорогъ, входящихъ въ составъ Сибирской магистрали, путемъ усиленія паровознаго и вагоннаго парковъ. Сибирская дорога, какъ ближайшая къ источнику этого усиленія—сѣти Европейской Россіи, получая приростъ перевозочныхъ средствъ въ первую очередь, соотвѣтственно этому усиливала движеніе, между тѣмъ лежащія на востокъ отъ нея дороги по своимъ средствамъ не въ состояніи были принимать ея транзита и на сопредѣльномъ участкѣ образовывались залежи. Къ 1 мая Сибирская дорога, согласно программы усиленія магистрали, должна была получить паровозы для работы 7 воинскими поѣздами, а Забайкальская—6. Къ указанному сроку необходимое число паровозовъ на дороги еще не поступило, но по Сибирской дорогѣ уже производилась пересылка паровозовъ для Забайкальской и Китайской дорогъ въ горячемъ состояніи (двойной тягой). Эти, какъ бы проходящіе, паровозы во время пути облегчали движеніе и давали Сибирской дорогѣ возможность совершенно свободно работать 7 поѣздами. По прибытіи же

*) До 3.000 лошадей.

къ Байкалу они являлись сильнымъ тормазомъ, такъ какъ могли передаваться только ледоколомъ, да и то въ ограниченномъ количествѣ *), сильно понижая въ то же время провозную способность Байкальской переправы по отношенію къ другимъ грузамъ.

Другая постоянная причина состояла въ томъ, что грузовые эшелоны по Сибирской дорогѣ шли въ составѣ 30 — 35 вагоновъ, Забайкальская же, вслѣдствіе особенностей профиля и недостатка паровозовъ для двойной тяги, принимала ихъ въ составѣ 20—24 вагоновъ.

Равнымъ образомъ способствовали возрастанію залежей и артиллерійскіе грузы, отправляемые росписаніемъ скорыхъ сибирскихъ поѣздовъ и прицѣпкой къ товаро-пассажирскимъ поѣздамъ, такъ какъ они во всякомъ случаѣ являлись превышеніемъ транзита, общаго для всей магистрали.

Кромѣ того, каждое временное разстройство въ движеніи на какомъ-либо участкѣ магистрали тотчасъ же имѣло слѣдствіемъ скопленіе эшелоновъ передъ этимъ участкомъ; такое значеніе, напримѣръ, имѣлъ размывъ половодьемъ желѣзнодорожнаго моста близъ ст. Меньдухе на восточномъ отдѣленіи Китайской дороги въ апрѣлѣ 1904 г., прекратившій на 4 дня сквозное движеніе эшелоновъ.

Вслѣдствіе совокупности этихъ причинъ къ 1 іюня на Сибирской дорогѣ оказалось задержанными около 1.800 груженыхъ вагоновъ, адресованныхъ за Байкалъ. Къ 1 іюля число ихъ возросло до 2.400 вагоновъ. Дабы обезпечить безпрепятственное слѣдованіе эшелоновъ на Востокъ, исполнительный комитетъ призналъ необходимымъ вновь пріостановить движеніе грузовъ съ Европейской сѣти; 16 іюля приказано было задержать на 3 сутокъ какъ отправку со станцій отправленія, такъ и слѣдованіе по дорогамъ на ст. Челябинскъ всѣхъ грузовъ, направляемыхъ на Сибирскую дорогу какъ по планамъ Главнаго Штаба, такъ и безъ плановъ. Распоряженіе это не касалось лишь войсковыхъ эшелоновъ и воинскаго груза, слѣдовавшаго съ товаро-пассажирскими поѣздами **). Эта мѣра въ указанный 3-дневный срокъ не дала ожидаемыхъ результатовъ вслѣдствіе того, что въ это время къ перечисленнымъ постояннымъ причинамъ скопленія грузовъ на Сибирской дорогѣ присоединилась еще временная, заключавшаяся въ задолженности Китайской дороги вагонами Забайкальской. Китайская дорога, переживавшая въ то время вагонный кризисъ, вслѣдствіе разстройства движенія на южномъ отдѣленіи дороги въ періодъ почти непрерывныхъ боевъ и эвакуаціи станцій, задолжала Забайкальской около 1.000 вагоновъ, чѣмъ поставила послѣднюю, и

*) Не болѣе 3 въ рейсъ.

**) Боевые припасы.

безъ того бѣдную подвижнымъ составомъ, въ невозможность принимать полностью транзитъ Сибирской дороги, и залежи вновь начали возрастать. Поэтому распоряженіе объ отправленіи грузовъ на три дня позже срока, указаннаго въ планѣ, было продолжено до 10 августа, и только съ 11 августа грузы начали отправляться въ сроки, указанные въ планахъ.

Съ упорядоченіемъ движенія на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ и открытіемъ движенія на Кругобайкальской скопленіе грузовъ прекратилось, и Сибирская дорога начала даже освобождаться отъ залежей. Къ 1 октября, несмотря на усилившееся воинское движеніе, было задержано всего 2.300 вагоновъ, т. е. нѣсколько менѣе, чѣмъ въ іюлѣ. Но благопріятныя условія были очень кратковременны; наступили зимніе холода; пришлось перейти къ уменьшенному составу грузовыхъ поѣздовъ; метели и снѣжные заносы повлекли опозданія поѣздовъ въ пути и тѣмъ ослабили движеніе; къ этому присоединилась еще катастрофа съ паровозами на ст. Тайшетъ при 40° мороза.

25 ноября на ст. Тайшетъ произошло столкновеніе двухъ паровозовъ у входной стрѣлки въ депо съ грузовымъ эшелономъ. Вслѣдствіе схода съ рельсъ поѣзда и паровозовъ оказался закрытымъ доступъ къ углю и водѣ. Подъемъ поврежденныхъ паровозовъ производился въ теченіе трехъ сутокъ; поэтому пришлось охладить часть паровозовъ, стоявшихъ у депо. При охлажденіи большинство паровозовъ было повреждено. Случай въ Тайшетѣ, сопровождавшійся прекращеніемъ движенія на соотвѣтственномъ участкѣ пути, вызвалъ скопленіе паровозовъ въ сосѣднихъ депо на станціяхъ Зима и Нижнеудинскъ. За недостаткомъ паровозныхъ стойлъ на этихъ станціяхъ часть паровозовъ пришлось охладить, и при этомъ также произошла порча нѣкоторыхъ изъ нихъ.

Послѣдствіемъ этой крупной катастрофы было полное прекращеніе движенія въ теченіе трехъ сутокъ на этомъ и безъ того трудномъ участкѣ пути и медленное затѣмъ возстановленіе его по мѣрѣ прибытія исправныхъ паровозовъ взамѣнъ поврежденныхъ.

По полученіи въ Петербургѣ свѣдѣній объ обстоятельствахъ происшествія на ст. Тайшетъ, 27 ноября было сдѣлано распоряженіе о задержкѣ на Европейской сѣти на 3 сутокъ всѣхъ грузовыхъ эшелоновъ, кромѣ эшелоновъ съ теплой одеждой и боевыми припасами. Но этого было далеко недостаточно. Передъ ст. Тайшетъ ко 2 декабря скопилось 78 людскихъ эшелоновъ; кромѣ того, на станціяхъ къ западу отъ нея оказалось задержанными до 4.800 груженыхъ вагоновъ. Въ виду этого исполнительный комитетъ вынужденъ былъ сдѣлать распоряженіе о пріостановкѣ съ 6 декабря на 10 сутокъ

отправленія на Сибирскую дорогу грузовыхъ эшелоновъ, кромѣ срочныхъ. Эта мѣра также оказалась недостаточной. На 17 декабря число задержанныхъ вагоновъ возросло до 5.200 и забитость дороги грозила полнымъ прекращеніемъ движенія. Во избѣжаніе этого пришлось вновь установить 10-дневную задержку съ 24 декабря эшелоновъ, слѣдовавшихъ на Востокъ; на этотъ разъ распоряженіе касалось и войсковыхъ эшелоновъ, исключеніе же было сдѣлано лишь для тѣхъ эшелоновъ, которые были обозначены въ планахъ Главнаго Штаба „срочными“. Отправленіе ихъ должно было производиться въ сроки, указанные въ планахъ.

Такимъ образомъ, цѣною отсрочки въ общей сложности на 23 дня отправленія большей части грузовыхъ эшелоновъ удалось, наконецъ, парализовать гибельныя послѣдствія Тайшетской катастрофы. Временная причина разстройства движенія была устранена, но постоянная — въ видѣ неблагопріятныхъ стихійныхъ условій — продолжала существовать. Ростъ залежей только пріостановился, но размѣры ихъ почти не уменьшились.

Временныя мѣры, въ видѣ пріостановокъ отправленія, были дѣйствительны при временныхъ разстройствахъ движенія, такъ какъ онѣ давали возможность дорогѣ возстановить наружный порядокъ, что называется — передохнуть, и затѣмъ со свѣжими силами приняться за двойную работу по передвиженію всѣхъ пріостановленныхъ, но не снятыхъ съ плановъ эшелоновъ. При существованіи постоянныхъ причинъ, вызывающихъ разстройство въ желѣзнодорожномъ движеніи, эти отсрочки въ отправленіи эшелоновъ приносили мало пользы, такъ какъ за временной пріостановкой теченія эшелоновъ естественно слѣдовалъ усиленный потокъ ихъ, результатомъ котораго являлся новый заторъ на мѣстѣ только что расчищеннаго. Поэтому вполнѣ дѣйствительнымъ средствомъ для возстановленія нормальнаго движенія было или увеличеніе пропускной и провозной способности желѣзной дороги, съ сохраненіемъ прежней нормы грузового движенія, или же, при невозможности перваго,—уменьшеніе этой нормы. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ нѣкоторый излишекъ поѣздовъ могъ быть использованъ для расчистки залежей.

Въ началѣ 1905 г. Сибирская магистраль работала 8 воинскими поѣздами въ сутки. Увеличить воинское движеніе при современномъ состояніи дороги не представлялось возможнымъ, поэтому поневолѣ пришлось прибѣгнуть ко второй мѣрѣ. 8 февраля 1905 г. исполнительный комитетъ сдѣлалъ распоряженіе о прекращеніи, впредь до распоряженія, передачи съ Европейской сѣти въ Самарское бюро всѣхъ внѣплановыхъ грузовъ какъ частныхъ, такъ и воинскихъ, адресованныхъ на Востокъ за Ачинскъ. Въ случаѣ недостаточности

этой мѣры предполагалось даже снять съ плановъ часть грузовыхъ эшелоновъ. Но къ послѣднему прибѣгать не пришлось, такъ какъ работы по усиленію пропускной способности дороги и наступленіе болѣе теплаго времени въ совокупности съ результатами распоряженія 8 февраля позволили ей начать вывозъ залежей.

Усиленный притокъ грузовыхъ эшелоновъ съ Сибирской дороги на Забайкальскую въ теченіе февраля создалъ на послѣдней временное разстройство движенія и въ короткое время увеличилъ размѣры и безъ того бывшихъ на этой дорогѣ залежей до 5.200 вагоновъ.

Для возстановленія порядка въ движеніи пришлось вновь прибѣгнуть къ пріостановкѣ грузовыхъ эшелоновъ; на этотъ разъ съ 11 марта эшелоны были задержаны на 14 сутокъ.

Эта задержка грузового движенія была послѣднею, такъ какъ наступившая весна и успѣшность работъ по развитію пропускной способности магистрали вывели это движеніе изъ пережитаго имъ кризиса. Но прошло еще много времени, пока дороги успѣли, наконецъ, освободиться отъ залежей и обратить всѣ свои средства на усиленіе транзита. Къ іюню 1905 г. хотя и оставались еще небольшія залежи, но движеніе можно было считать уже установившимся, и только съ тѣхъ поръ явилась возможность использованія воинской провозной способности магистрали всецѣло войсковымъ и грузовымъ движеніемъ.

Въ качествѣ предупредительной мѣры для устраненія длительности разстройства желѣзнодорожнаго движенія вслѣдствіе временныхъ причинъ въ засѣданіи исполнительнаго комитета 2 августа 1905 г. были проектированы періодическіе зазоры въ движеніи, такъ называемые льготные дни, въ которые не полагалось дѣлать никакихъ отправокъ и которые назначались для того, чтобы желѣзныя дороги могли пользоваться ими для вывоза залежей, накоплявшихся въ предшествовавшій этому дню промежутокъ времени. Предполагалось установить по одному льготному дню въ недѣлю, начиная съ 15 сентября. Степень соотвѣтственности этой мѣры не удалось провѣрить на практикѣ вслѣдствіе прекращенія военныхъ дѣйствій и ослабленія воинскаго движенія на Востокъ.

Съ 1 ноября оказалось возможнымъ въ отношеніи воинскаго движенія возвратиться къ порядку мирнаго времени и распоряженіе перевозкою частныхъ грузовъ было передано изъ Управленія Военныхъ Сообщеній въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ.

Всего за время кампаніи *) по Сибирской магистрали прослѣдовало на Востокъ 2.529 грузовыхъ эшелоновъ. Интенсивность при-

*) Съ февраля 1904 г. по сентябрь 1905 г.

бытія ихъ въ Маньчжурію по мѣсяцамъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (карт. прил. № 10):

Февраль 1904 г.	по	0,2	эш.	въ день.	Январь 1905 г.	по	5,5	эш.	въ день.
Мартъ	„	0,8	„	„	Февраль	„	4	„	„
Апрѣль	„	1,2	„	„	Мартъ	„	4,5	„	„
Май	„	1,2	„	„	Апрѣль	„	8,4	„	„
Іюнь	„	1,3	„	„	Май	„	3,8	„	„
Іюль	„	2,5	„	„	Іюнь	„	2,6	„	„
Августъ	„	1,5	„	„	Іюль	„	3,6	„	„
Сентябрь	„	2,9	„	„	Августъ	„	3,7	„	„
Октябрь	„	3,5	„	„	Сентябрь	„	3,2	„	„
Ноябрь	„	5,1	„	„					
Декабрь	„	3,6	„	„					

Кромѣ войсковыхъ и грузовыхъ эшелоновъ, слѣдовавшихъ по планамъ Главнаго Штаба и по нарядамъ Самарскаго распредѣлительнаго бюро, къ воинскому движенію слѣдуетъ отнести еще обратные санитарные поѣзда, возвращавшіеся по сдачѣ больныхъ порожнякомъ въ четномъ (восточномъ) направленіи, въ пункты пріема ихъ.

Санитарные поѣзда, о которыхъ подробнѣе изложено въ своемъ мѣстѣ*), были двухъ родовъ: 1) Постоянные санитарные поѣзда (типовые и вспомогательные) состояли изъ вагоновъ, спеціально приспособленныхъ для перевозки больныхъ и раненыхъ и непригодныхъ для перевозки пассажировъ или какого-либо груза; вмѣстимость ихъ была не болѣе 250 человѣкъ эвакуируемыхъ. 2) Временные санитарные поѣзда формировались вслѣдствіе недостатка въ первыхъ и состояли изъ обыкновенныхъ крытыхъ людскихъ вагоновъ, наскоро оборудованныхъ постельными принадлежностями, 1—2 вагоновъ для персонала и по 1 вагону для цейхгауза и кухни, если таковая имѣлась; вмѣстимость ихъ была отъ 400 до 500 человѣкъ эвакуируемыхъ. Преимущества въ санитарномъ отношеніи, конечно, были на сторонѣ постоянныхъ поѣздовъ, но для воинскаго движенія они являлись большимъ бременемъ, такъ какъ при обратномъ рейсѣ по сдачѣ больныхъ они, слѣдуя въ направленіи главнаго воинскаго движенія и не неся никакого груза, понижали полезную для военныхъ цѣлей провозную способность дороги. Временные санитарные поѣзда, менѣе удобные для эвакуируемыхъ, приносили гораздо менѣе ущерба воинскому движенію, такъ какъ, по прибытіи въ пункты сдачи больныхъ, они расформировывались и подвижной составъ ихъ, за исключеніемъ нѣсколькихъ вагоновъ постояннаго назначенія (отъ

*) См. наст. томъ, ч. I-я, гл. VI, „Санитарная часть“.

5 до 7) *), шелъ на составленіе войсковыхъ или грузовыхъ эшелоновъ, а не возвращался въ порожнемъ видѣ; вагоны же постояннаго назначенія, такъ сказать, кадръ временнаго поѣзда, возвращались прицѣпкой къ неполногрузнымъ эшелонамъ или же изъ нѣсколькихъ кадровъ составлялся одинъ поѣздъ, и въ послѣднемъ случаѣ 5—6 временныхъ поѣздовъ при обратномъ рейсѣ занимали всего лишь одно росписаніе.

Въ началѣ кампаніи, пока эвакуація больныхъ и раненыхъ не приняла еще большихъ размѣровъ и пока въ обращеніи было немного постоянныхъ составовъ, движеніе ихъ въ четномъ направленіи было не особенно ощутительно, но когда въ началѣ 1905 г. число постоянныхъ поѣздовъ дошло до 80, изъ которыхъ около половины циркулировало на Сибирской магистрали до Иркутска, ежедневно одно четное росписаніе стало заниматься обратнымъ санитарнымъ поѣздомъ. Если припомнить, какихъ усилій стоило увеличеніе провозной способности магистрали и какое значеніе для дѣйствующей арміи имѣлъ каждый сквозной поѣздъ, то невольно возникаетъ сомнѣніе, настолько ли необходимы постоянные санитарные поѣзда и нельзя ли было бы удовлетвориться для эвакуаціи временными санитарными поѣздами, имѣя въ виду, что въ дальній тылъ эвакуировались люди, уже прошедшіе госпитальное леченіе и если не окончательно выздоровѣвшіе, то, во всякомъ случаѣ, настолько оправившіеся, что рѣдко нуждались въ спеціальныхъ приспособленіяхъ для перевозки.

Распредѣленіе поѣздовъ.

Постояннаго распредѣленія поѣздовъ для удовлетворенія текущихъ потребностей дѣйствующей арміи первый годъ кампаніи не дѣлалось. Полевыя управленія арміи заявляли свои потребности центральнымъ органамъ С.-Петербурга, а исполнительный комитетъ, руководясь этими заявленіями, назначалъ перевозки. Такъ какъ заявленныя требованія всегда превышали силы желѣзной дороги, то исполнительному комитету приходилось пропорціонально сокращать ихъ по своему усмотрѣнію. Естественно, что этотъ органъ, находясь за многія тысячи верстъ отъ дѣйствующей арміи, не могъ быть точно освѣдомленнымъ въ ея современныхъ нуждахъ и нерѣдко дѣлалъ сокращенія тѣхъ перевозокъ, которыя были дѣйствительно необходимы, въ пользу такихъ, съ которыми можно было обождать. Ограниченіе каждаго требованія по взаимному соглашенію между Штабомъ арміи и исполнительнымъ комитетомъ путемъ предварительныхъ сношеній расплодило бы только и безъ того громадную телеграфную переписку, пользы же дѣлу не принесло бы. Поэтому въ концѣ

*) Вагоны персонала, цейхгаузъ, кухня и 2—3 вагона для предметовъ оборудованія.

1904 г. Главный Штабъ, находя, что истекшій періодъ кампаніи могъ уже болѣе или менѣе точно опредѣлить размѣры различныхъ видовъ желѣзнодорожнаго подвоза, предложилъ Штабу арміи устанавливать на извѣстные промежутки времени постоянное распредѣленіе поѣздовъ. Впервые такое распредѣленіе Главнымъ Штабомъ было сдѣлано въ концѣ 1904 г. ([166]), когда предполагалось достигнуть провозной способности магистрали въ 12 сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ въ сутки. Эти поѣзда предполагалось распредѣлить слѣдующимъ образомъ:

1) для войсковыхъ эшелоновъ	4	поѣзда.
2) для интендантскихъ грузовъ. . . .	4	„
3) для обратныхъ санитарныхъ поѣзд.	1	„
4) для грузовъ: артил., инжен., медиц., морск. и эконом..	1	„
5) для грузовъ жел. дорогъ и Краснаго Креста	1	„
6) для частныхъ грузовъ первой необходимости	1	„
Итого. . .	12	поѣздовъ.

Однако, въ дѣйствительности воинское движеніе въ такихъ размѣрахъ было осуществлено лишь въ августѣ 1905 г. Причины этого явленія изложены въ телеграммѣ Военнаго Министра 10 февраля 1905 г.: „вслѣдствіе ряда неблагопріятныхъ причинъ на Сибирской „и Забайкальской дорогахъ: крушеній, недостатка паровозовъ, еще „недоставленныхъ на линіи, недостатка топлива, переутомленія слу„жащихъ, начавшихся забастовокъ, нарушенное 26 ноября*) правиль„ное движеніе не удается возстановить. Поэтому, вмѣсто обѣщанныхъ „12 сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ, Сибирская все это время рабо„таетъ 8—9, а Забайкальская иными днями 7 воинскими поѣздами“.

Указанія на быстрое минованіе этого кризиса не было никакого и поэтому дѣйствующая армія въ своихъ предположеніяхъ о подвозѣ изъ Россіи должна была, по крайней мѣрѣ на первое время, разсчитывать не болѣе какъ на 9 поѣздовъ въ сутки. Между тѣмъ, по отступленіи арміи на Сыпингайскія позиціи, положеніе ея во всѣхъ отношеніяхъ настолько измѣнилось**), что вопросъ о размѣрахъ подвоза изъ Россіи принялъ особенно острый характеръ.

Начальники главныхъ отдѣловъ полевого управленія дѣйствующей арміи, посвященные въ затруднительное положеніе Сибирской

*) Катастрофа на ст. Тайшетъ.

**) См. т. VI, гл. „Организація ближняго тыла въ Сыпингайскій періодъ кампаніи“.

магистрали, опредѣлили въ концѣ марта 1905 г. текущую потребность въ подвозѣ по своимъ отдѣламъ въ слѣдующихъ минимальныхъ размѣрахъ:

1) для интендантскихъ грузовъ	4—3$^1/_2$	поѣздовъ.
2) для артиллерiйскихъ грузовъ	1	поѣздъ.
3) для инженерныхъ	$^1/_2$	поѣзда.
Итого . . .	5$^1/_2$ – 5	поѣздовъ.

Оставались безъ перемѣны намѣченные Главнымъ Штабомъ:

1) для санитарныхъ поѣздовъ	1 поѣздъ.
2) для желѣзныхъ дорогъ и Краснаго Креста	1 поѣздъ.
3) для морскихъ, медицинскихъ грузовъ и экономическихъ обществъ . . .	$^1/_2$ поѣзда.
4) для частныхъ грузовъ первой необходимости	1 поѣздъ.
Итого . . .	3$^1/_2$ поѣзда.

Слѣдовательно, для удовлетворенiя текущей потребности армiи и населенiя Дальняго Востока требовалось 8$^1/_2$—9 поѣздовъ въ сутки, и этимъ почти исчерпывалась современная провозная способность магистрали. Вмѣстѣ съ тѣмъ это число поѣздовъ въ общемъ превышало лишь на $^1/_2$—1 поѣздъ норму, опредѣленную для текущаго подвоза Главнымъ Штабомъ согласно вышеприведеннаго распредѣленiя.

Такимъ образомъ, впредь до увеличенiя провозной способности Сибирской магистрали до 12 воинскихъ поѣздовъ въ сутки надобно было или отказаться отъ подвоза подкрѣпленiй и укомплектованiй, или же рискнуть истощенiемъ запасовъ мѣстной базы въ пользу подвоза войскъ.

Главнокомандующiй остановился на второмъ рѣшенiи и 4 апрѣля просилъ Главный Штабъ установить слѣдующiй порядокъ воинскихъ перевозокъ: въ теченiе 4 дней подъ рядъ отправлять одни войсковые эшелоны, занимая ими по 8 поѣздовъ въ день, съ оставленiемъ одного росписанiя для обратнаго санитарнаго поѣзда; послѣ нихъ 4—5 дней отправлять одни грузы тоже 8 поѣздами въ день; затѣмъ въ теченiе 5 — 6 дней опять перевозить войска, послѣ нихъ въ теченiе такого же срока—одни грузы и т. д., чередуя перевозку войскъ съ перевозкою грузовъ. Этой мѣрой Главнокомандующiй хотѣлъ ускорить полученiе укомплектованiй крупными массами, такъ какъ при

движенiи войсковыхъ эшелоновъ въ перемежку съ грузовыми прибытiе укомплектованiй растягивалось на очень продолжительный срокъ и они какъ-то расплывались, незамѣтно увеличивая численный составъ армiи. Распредѣленiе грузовыхъ поѣздовъ, число которыхъ при этомъ порядкѣ въ среднемъ составляло лишь 4 поѣзда въ сутки, было предположено пропорцiонально потребности, заявленной различными отдѣлами полевого управленiя дѣйствующей армiи.

Установленiе этого порядка, отмѣняющее всѣ ранѣе сдѣланные наряды, встрѣтило энергичный протестъ со стороны Главнаго Штаба. Телеграммой 14 апрѣля начальникъ Управленiя Военныхъ Сообщенiй Главнаго Штаба (167), перечисляя цѣлый рядъ исключавшихъ одна другую директивъ Главнокомандующаго о перевозкахъ изъ Имперiи на театръ войны, категорически заявилъ, что столь частое и коренное измѣненiе плановъ перевозки грозитъ вовсе разстроить движенiе. Элементовъ естественныхъ, нарушавшихъ движенiе, въ видѣ ежедневныхъ задержекъ вслѣдствiе сходовъ, крушенiй, опозданiй, а послѣднее время и забастовокъ, было и безъ того достаточно, безсистемность и неожиданность требованiй со стороны полевыхъ управленiй могли только ускорить нежелательный кризисъ.

Кромѣ того, ежедневное отправленiе 8 людскихъ эшелоновъ, невозможное въ холодное время по недостатку теплушекъ, представлялось крайне затруднительнымъ и въ лѣтнее время, такъ какъ вызывало большое переутомленiе служащихъ, уже надорвавшихся за полтора года безсмѣнной работы. Въ заключенiе генералъ Левашовъ обѣщалъ, что войсковые эшелоны пойдутъ шестью, семью, а иными днями и восемью эшелонами, но въ перемежку съ грузовыми, и что болѣе 9 росписанiй всѣхъ наименованiй отъ Челябинска занимать нельзя впредь до расчистки Сибирской и Забайкальской дорогъ.

Къ 1 iюня залежи были расчищены и оказалось возможнымъ предоставить для воинскаго движенiя 10 четныхъ поѣздовъ, въ iюлѣ число ихъ было доведено до 11, а въ августѣ—до 12. При этомъ во избѣжанiе замѣшательствъ въ планомѣрномъ движенiи и въ цѣляхъ соотвѣтственнаго нуждамъ удовлетворенiя требованiй армiи въ подвозѣ былъ установленъ такой порядокъ, что ко времени составленiя Управленiемъ Военныхъ Сообщенiй плановъ перевозокъ Штабъ Главнокомандующаго сообщалъ въ Петербургъ желаемое распредѣленiе поѣздовъ по различнаго рода перевозкамъ, и въ указанныя рамки Управленiе Военныхъ Сообщенiй укладывало наряды, предъявляемые ему различными центральными органами Петербурга. Послѣ продолжительныхъ предварительныхъ сношенiй окончательно наладилось это дѣло лишь во второй половинѣ iюля и, согласно установленнаго

порядка, были составлены планы перевозокъ на августъ, сентябрь и октябрь 1905 г. *).

Въ итогѣ всѣхъ видовъ сквозного воинскаго движенія, т. е. войсковыхъ, грузовыхъ и санитарныхъ поѣздовъ, по Сибирской магистрали въ четномъ направленіи, оно выразилось помѣсячно въ слѣдующихъ среднихъ цифрахъ прибытія въ Маньчжурію (карт. прил. № 10):

Фев. 1904 г. по	2,1	эшел.	въ день.	Янв. 1905 г. по	10,2	эшел.	въ день.
Мартъ „	3,7	„	„	Фев. „	9,4	„	„
Апрѣль „	3,7	„	„	Мартъ „	8,1	„	„
Май „	6,0	„	„	Апрѣль „	11,7	„	„
Іюнь „	7,1	„	„	Май „	8,4	„	„
Іюль „	7,3	„	„	Іюнь „	8,6	„	„
Августъ „	8,6	„	„	Іюль „	10,2	„	„
Сент. „	8,7	„	„	Августъ „	10,5	„	„
Окт. „	9,0	„	„	Сент. „	9,0	„	„
Ноябрь „	10,0	„	„				
Декабрь „	10,5	„	„				

Характернымъ въ этой таблицѣ является постепенное возрастаніе интенсивности движенія до конца 1904 г., затѣмъ пониженіе до весеннихъ мѣсяцевъ 1905 г. вслѣдствіе зимнихъ катастрофъ и образованія залежей; въ апрѣлѣ 1905 г. быстрое временное возрастаніе вслѣдствіе усиленной расчистки зимнихъ залежей и, наконецъ, съ мая 1905 г. постепенное нормальное усиленіе движенія до августа включительно, въ сентябрѣ пониженіе вслѣдствіе прекращенія военныхъ дѣйствій и отмѣны нѣкоторыхъ вошедшихъ уже въ планы перевозокъ.

Изъ всѣхъ эшелоновъ, слѣдовавшихъ по планамъ Главнаго Штаба, 71,3% прибыло съ опозданіемъ отъ 1 до 39 дней, 19,4%— точно въ указанный въ планахъ срокъ и 9,3%—ранѣе срока **) [168].

Всего въ теченіе кампаніи по планамъ Главнаго Штаба было перевезено въ Харбинъ: 20.116 чел. генераловъ, офицеровъ и классныхъ чиновъ, 1.274.450 чел. нижнихъ чиновъ, 230.269 лошадей и 58 милліоновъ пудовъ груза. Перевезенные грузы распредѣлялись слѣдующимъ образомъ (карт. прил. № 10):

интендантскаго груза	45%
артиллерійскаго „ ***). .	26%
инженернаго „	7%
войскового „	8,5%

*) См. т. VI, гл. „Организація ближняго тыла въ Сыпингайскій періодъ кампаніи“.

**) Вслѣдствіе сокращенія дневокъ.

***) Боевые припасы, осадная и крѣпостная артиллерія и матеріалы для артиллерійскихъ мастерскихъ.

медицинскихъ грузовъ.	2,5%
морскихъ „	3,5%
желѣзнодорожнаго груза Китайской Восточной желѣзной дороги .	7,5%

Кромѣ этихъ эшелоновъ, слѣдовавшихъ по планамъ Главнаго Штаба, въ Харбинъ прибывали съ запада еще внѣплановые эшелоны какъ войсковые, такъ и грузовые воинскіе. Первые состояли изъ войсковыхъ частей, расположенныхъ въ Забайкальѣ, и изъ запасныхъ Забайкальской области; вторые—изъ воинскихъ грузовъ, поступавшихъ на Забайкальскую желѣзную дорогу или на западное отдѣленіе Китайской Восточной; количество послѣднихъ въ особенности возросло подъ конецъ кампаніи, когда пришлось подвозить по западному отдѣленію закупленный въ Монголіи скотъ и заготовленное вдоль линіи сѣно (карт. прил. № 11).

Прибытіе съ запада въ Харбинъ войсковыхъ и грузовыхъ воинскихъ поѣздовъ, какъ сквозныхъ, такъ и мѣстныхъ, въ теченіе кампаніи помѣсячно выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ (карт. прил. № 12):

Фев. 1904 г. по	3,9 эшел. въ день.		Янв. 1905 г. по	7,5 эшел. въ день.	
Мартъ „	5,1	„ „	Фев. „	9,4	„ „
Апрѣль „	4,6*)	„ „	Мартъ „	10,2	„ „
Май „	6,4	„ „	Апрѣль „	10,2	„ „
Іюнь „	7,1	„ „	Май „	11,9	„ „
Іюль „	6,8	„ „	Іюнь „	10,7	„ „
Августъ „	7,2	„ „	Іюль „	12,5	„ „
Сент. „	6,9	„ „	Августъ „	12,8	„ „
Окт. „	8,1	„ „	Сент. „	14,5	„ „
Ноябрь „	8,4	„ „			
Декабрь „	7,5	„ „			

При сопоставленіи этой таблицы съ вышеприведенной таблицей прибытія на ст. Маньчжурія транзита изъ Европейской Россіи обращаетъ на себя вниманіе превышеніе числа поѣздовъ, прибывавшихъ на ст. Маньчжурія, надъ числомъ поѣздовъ, прибывавшихъ въ Харбинъ, начиная съ іюня 1904 г. и почти до мая 1905 г. Съ перваго взгляда получается такое впечатлѣніе, будто бы не всѣ поѣзда, прибывавшіе на ст. Маньчжурія, доходили до Харбина, а значительная часть выгружалась на первой станціи или на промежуточныхъ между нею и Харбиномъ, образуя, такимъ образомъ, залежи

*) Пониженіе прибытія вслѣдствіе 4-дневнаго перерыва въ движеніи при размывѣ желѣзнодорожнаго моста близъ ст. Меньдухе.

грузовъ на западномъ отдѣленіи Кит. Вост. жел. дор. Въ дѣйствительности было далеко не такъ. Суть этого явленія заключалась въ томъ, что, какъ было уже упомянуто выше (стр. 61), паровозы Кит. Вост. жел. дор. по конструкціи своей были значительно сильнѣе паровозовъ Забайкальской, поэтому грузовые поѣзда при передачѣ съ Забайкальской дороги на Китайскую, пересоставляясь соотвѣтственно силѣ паровозовъ, увеличивались составомъ и сокращались количествомъ.

При введеніи этой поправки для грузовыхъ поѣздовъ, на основаніи данныхъ, приведенныхъ на стр. 61, среднее число поѣздовъ всѣхъ наименованій, отправленныхъ со ст. Маньчжурія на востокъ, помѣсячно выразится въ слѣдующихъ цифрахъ (карт. прил. № 12):

Мѣсяцъ.	Число транзитныхъ поѣздовъ, отправл. со ст. Маньчж. на востокъ.	Число поѣздовъ, приб. на ст. Харбинъ.	Превышаетъ.	Мѣсяцъ.	Число транзитныхъ поѣздовъ, отправл. со ст. Маньчж. на востокъ.	Число поѣздовъ, приб. на ст. Харбинъ.	Превышаетъ.
Фев. 1904 г.	2,0	3,9	+1,9	Янв. 1905 г.	8,4	7,5	—0,9
Мартъ „	3,4	5,1	+1,7	Фев. „	8,1	9,4	+1,3
Апрѣль „	3,4	4,6	+1,2	Мартъ „	6,6	10,2	+3,6
Май „	5,7	6,4	+0,7	Апрѣль „	9,4	10,2	+0,8
Іюнь „	6,7	7,1	+0,4	Май „	7,0	11,9	+2,9
Іюль „	6,6	6,8	+0,2	Іюнь „	7,9	10,7	+2,8
Августъ „	8,2	7,2	—1,0	Іюль „	9,2	12,5	+3,3
Сент. „	7,9	6,9	—1,0	Августъ „	9,4	12,8	+3,4
Октябрь „	8,0	8,1	+0,1	Сент. „	8,1	14,5	+6,4
Ноябрь „	8,3	8,4	+0,1				
Декабрь „	9,3	7,5	—1,8				

Изъ графы 4-й этой таблицы видно, что превышеніе числа поѣздовъ, отправленныхъ со ст. Маньчжурія въ Харбинъ, надъ числомъ поѣздовъ, прибывшихъ въ Харбинъ, имѣло мѣсто лишь въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ кампаніи, когда на западномъ отдѣленіи Кит. Вост. жел. дор. дѣйствительно образовались небольшія залежи грузовъ. Остальное время прибытіе въ Харбинъ превышало отправленіе транзита Европейской Россіи со ст. Маньчжурія, такъ какъ къ этому транзиту присоединялись внѣплановыя мѣстныя перевозки изъ Забайкалья и Сѣверо-Западной Маньчжуріи. Болѣе замѣтная разница наблюдается въ началѣ кампаніи, въ періодъ перевозки въ раіонъ сосредоточенія войскъ изъ Забайкалья, и въ послѣдніе мѣсяцы ея

при подвозѣ сѣна и убойнаго скота. Среди прочихъ мѣсяцевъ выдѣляется лишь мартъ 1905 г., когда вслѣдствіе ослабленія транзита Европейской Россіи западное отдѣленіе энергично принялось за расчистку залежей.

Воинскія перевозки на театрѣ военныхъ дѣйствій.

Войсковыя перевозки.

Войсковое движеніе изъ Харбина на югъ въ раіонъ сосредоточенія дѣйствующей арміи слагалось изъ перевозки войсковыхъ частей, входившихъ въ ея составъ, маршевыхъ командъ укомплектованія и, кромѣ того, изъ маршевыхъ командъ пересыльныхъ нижнихъ чиновъ, выписавшихся изъ лечебныхъ заведеній. Сроки прибытія войсковыхъ эшелоновъ въ раіонъ сосредоточенія обозначены въ прилагаемой при семъ поденной вѣдомости (прил. № 2).

Интенсивность войскового движенія по мѣсяцамъ выразилась въ слѣдующихъ среднихъ цифрахъ (карт. прил. № 13):

Фев. 1904 г.	по	4,3	эшел.	въ день.	Янв. 1905 г.	по	4,0	эшел.	въ день.
Мартъ	„	5,9	„	„	Фев.	„	3,8	„	„
Апрѣль	„	2,9	„	„	Мартъ	„	4,9	„	„
Май	„	4,5	„	„	Апрѣль	„	4,0	„	„
Іюнь	„	5,7	„	„	Май	„	5,3	„	„
Іюль	„	4,3	„	„	Іюнь	„	5,4	„	„
Августъ	„	5,0	„	„	Іюль	„	6,7	„	„
Сент.	„	4,8	„	„	Августъ	„	8,0	„	„
Октябрь	„	4,2	„	„	Сент.	„	3,4	„	„
Ноябрь	„	4,7	„	„					
Декабрь	„	4,1	„	„					

При сравненіи этой таблицы съ приведенной на стр. 108 таблицей прибытія въ Маньчжурію транзитныхъ войсковыхъ эшелоновъ изъ Имперіи, разница между ними по отношенію къ первой таблицѣ выразится въ слѣдующихъ цифрахъ, требующихъ нѣкотораго поясненія:

Фев. 1904 г.		+ 2,4	эшел.	въ день.	Янв. 1905 г.		— 0,0	эшел.	въ день.
Мартъ	„	+ 3,1	„	„	Фев.	„	— 0,6	„	„
Апрѣль	„	+ 0,4	„	„	Мартъ	„	+ 2,3	„	„
Май	„	— 0,3	„	„	Апрѣль	„	+ 1,2	„	„
Іюнь	„	— 0,1	„	„	Май	„	+ 1,7	„	„
Іюль	„	— 0,4	„	„	Іюнь	„	+ 0,4	„	„
Августъ	„	— 2,0	„	„	Іюль	„	+ 1,1	„	„
Сент.	„	— 0,8	„	„	Августъ	„	+ 2,5	„	„
Октябрь	„	— 0,8	„	„	Сент.	„	— 1,0	„	„
Ноябрь	„	+ 0,5	„	„					
Декабрь	„	— 2,7	„	„					

Превышеніе отправленія изъ Харбина на югъ надъ прибытіемъ въ Харбинъ съ запада въ теченіе первыхъ трехъ мѣсяцевъ кампаніи объясняется тѣмъ, что въ это время перевозились въ раіонъ сосредоточенія войска Приамурскаго военнаго округа, подходившія къ Харбину съ востока. Затѣмъ въ теченіе слѣдующихъ десяти мѣсяцевъ, за исключеніемъ ноября 1904 г., прибытіе войсковыхъ эшелоновъ въ Харбинъ преобладало надъ отправленіемъ вслѣдствіе того, что изъ числа войсковыхъ эшелоновъ, слѣдовавшихъ изъ Россіи, многіе проходили въ Приамурье или же оставались въ Харбинѣ и другихъ пунктахъ Сѣверной Маньчжуріи *). Болѣе рѣзко выразившееся преобладаніе прибытія надъ отправленіемъ въ августѣ 1904 г. (—2,0) объясняется тѣмъ, что во время Ляоянскаго сраженія, вслѣдствіе массовой эвакуаціи раненыхъ и вывоза на сѣверъ запасовъ, было сокращено движеніе на югъ, и нѣкоторые эшелоны второстепеннаго боевого значенія были временно задержаны въ Харбинѣ; въ декабрѣ 1904 г. это же преобладаніе (—2,7) было слѣдствіемъ отправленія значительной части прибывавшихъ тогда маршевыхъ командъ на укомплектованіе войскъ Приамурскаго округа. Обратное явленіе въ ноябрѣ 1904 г. (+0,5) объясняется тѣмъ, что въ это время въ армію перевозились выписавшіеся изъ госпиталей раненые въ сраженіи на р. Шахэ.

Начиная съ марта 1905 г., отправленіе изъ Харбина на югъ преобладаетъ надъ прибытіемъ въ него съ запада вслѣдствіе того, что къ этому времени бо̀льшая часть тыловыхъ потребностей была удовлетворена и транзитъ изъ Россіи направлялся главнымъ образомъ въ раіонъ сосредоточенія и команды пересыльныхъ давали постоянный избытокъ отправленія. Нѣкоторое пониженіе этого избытка въ іюнѣ 1905 г. (+0,4) объясняется тѣмъ, что въ это время перевозились укомплектованія срочно-служащихъ и молодыхъ солдатъ, значительная часть которыхъ направлена была въ Приамурье.

Наконецъ, въ сентябрѣ 1905 г. прибытіе вновь преобладало надъ отправленіемъ (—1,0) вслѣдствіе того, что по условію заключеннаго въ концѣ августа перемирія всѣ войсковые эшелоны, прибывшіе въ Харбинъ послѣ 12 час. дня 3 сентября, должны были задерживаться въ Харбинѣ или на его параллели.

Перевозка грузовъ.

Грузовое движеніе изъ Харбина въ раіонъ сосредоточенія дѣйствующей арміи носило совершенно иной характеръ, чѣмъ войсковое. Если по отношенію къ войсковому движенію Харбинъ служилъ главнымъ образомъ узловой станціей, принимающей прибывающіе эше-

*) Полевые подвижные и запасные госпитали и другія тыловыя учрежденія.

лоны и тотчасъ отправляющей ихъ далѣе по назначенію, то по отношенію къ грузовому движенію онъ, въ качествѣ главной мѣстной базы, являлся, за рѣдкими исключеніями, конечнымъ пунктомъ. Только нѣкоторые грузы, требовавшіе, въ зависимости отъ обстановки, очень срочной доставки, напримѣръ: теплая одежда, мороженое мясо, иногда сахаръ, — передавались на югъ, подобно войсковымъ эшелонамъ, немедленно послѣ прибытія. Главная же масса грузовъ останавливалась въ Харбинѣ и отправлялась въ раіонъ сосредоточенія въ мѣрѣ дѣйствительной надобности по нарядамъ полевыхъ управленій арміи. Поэтому между прибытіемъ въ Харбинъ грузовыхъ эшелоновъ съ запада и отправленіемъ ихъ на югъ нельзя прослѣдить той зависимости, которая существовала въ войсковыхъ эшелонахъ.

Какъ было уже упомянуто выше при описаніи сквозного воинскаго движенія изъ Россіи по Сибирской магистрали, грузовое движеніе тамъ занимало подчиненное положеніе: для него уступалось только такое количество поѣздовъ, на которое признавалось возможнымъ сократить войсковое движеніе. Поэтому всякое ослабленіе войскового движенія тотчасъ сопровождалось усиленіемъ въ той же степени грузового. На южномъ отдѣленіи Китайской дороги, соединявшемъ Харбинъ съ раіономъ сосредоточенія арміи, этого явленія не наблюдалось; грузовое движеніе не было въ такой зависимости отъ войскового, а почти всецѣло зависѣло отъ положенія дѣлъ на фронтѣ арміи и наличія мѣстныхъ средствъ въ раіонѣ сосредоточенія. Это видно изъ слѣдующей таблицы средняго помѣсячнаго числа грузовыхъ эшелоновъ, отправленныхъ изъ Харбина на югъ, и ниже приводимыхъ поясненій (карт. прил. № 13):

Фев. 1904 г.	по	0,7	эшел.	въ день.	Янв. 1905 г.	по	6,0	эшел.	въ день.
Мартъ	„	0,4	„	„	Февраль	„	2,0	„	„
Апрѣль	„	3,0	„	„	Мартъ	„	4,0	„	„
Май	„	0,3	„	„	Апрѣль	„	4,2	„	„
Іюнь	„	1,0	„	„	Май	„	5,0	„	„
Іюль	„	2,1	„	„	Іюнь	„	7,2	„	„
Августъ	„	2,7	„	„	Іюль	„	5,4	„	„
Сентябрь	„	4,1	„	„	Августъ	„	5,4	„	„
Октябрь	„	3,6	„	„	Сентябрь	„	8,9	„	„
Ноябрь	„	6,2	„	„					
Декабрь	„	6,5	„	„					

Въ февралѣ и мартѣ 1904 г. грузовое движеніе незначительно, такъ какъ армія еще невелика по численности и желѣзная дорога была занята перевозкою войскъ Намѣстничества. Въ апрѣлѣ войска Намѣстничества были уже сосредоточены и грузовой подвозъ значи-

тельно усиливается, учреждается передовая база въ Ляоянѣ. Тюренченское пораженіе заставляетъ сократить запасы передовой базы *) и въ маѣ грузовое движеніе рѣзко понижается. Въ іюнѣ, іюлѣ и августѣ—постепенное возрастаніе грузового движенія пропорціонально численному росту арміи. Въ сентябрѣ—рѣзкое усиленіе подвоза вслѣдствіе подготовки къ осеннему наступленію. Нерѣшительный исходъ сраженія на р. Шахэ понижаетъ грузовое движеніе въ октябрѣ. Въ ноябрѣ и декабрѣ грузовое движеніе достигаетъ особенно большихъ размѣровъ вслѣдствіе обширной подготовки къ зимнему наступленію. Въ январѣ 1905 г. оно нѣсколько понижается вслѣдствіе неудачнаго боя у Сандепу. Въ февралѣ сильно падаетъ вслѣдствіе необходимости использовать накопленные на передовой базѣ запасы. Съ марта грузовое движеніе снова постепенно возрастаетъ, дѣлая лишь нѣкоторый скачокъ въ іюнѣ во время подготовки къ наступленію, и, наконецъ, рѣзко усиливается въ сентябрѣ, когда послѣ заключенія мира войска сокращаютъ пользованіе мѣстными средствами раіона сосредоточенія и переходятъ главнымъ образомъ на подвозъ съ базы, беречь запасы которой уже не было надобности.

Санитарные поѣзда.

Къ воинскимъ поѣздамъ, направлявшимся изъ Харбина на югъ, кромѣ войсковыхъ и грузовыхъ эшелоновъ, относятся еще порожніе составы санитарныхъ поѣздовъ, слѣдовавшіе въ раіонъ сосредоточенія для пріема больныхъ и раненыхъ. Замѣтное циркулированіе этихъ поѣздовъ началось лишь съ іюня 1904 г. и по мѣсяцамъ колебалось отъ 0,4 (іюль 1904 г.) до 2,0 (сентябрь 1905 г.) поѣздовъ въ день.

Итогъ воинскихъ перевозокъ на театрѣ военныхъ дѣйствій.

Размѣры всѣхъ видовъ воинскаго движенія на южномъ отдѣленіи Китайской дороги по мѣсяцамъ выразились въ слѣдующихъ среднихъ цифрахъ (карт. прил. № 13):

Фев. 1904	г. по	5,0	эшел.	въ день.	Янв. 1905	г. по	10,7	эшел.	въ день.
Мартъ	„	6,3	„	„	Февраль	„	7,2	„	„
Апрѣль	„	5,9	„	„	Мартъ	„	9,5	„	„
Май	„	4,8	„	„	Апрѣль	„	9,2	„	„
Іюнь	„	7,2	„	„	Май	„	11,5	„	„
Іюль	„	6,8	„	„	Іюнь	„	13,5	„	„
Августъ	„	8,4	„	„	Іюль	„	13,6	„	„
Сентябрь	„	10,0	„	„	Августъ	„	15,0	„	„
Октябрь	„	8,7	„	„	Сентябрь	„	14,3	„	„
Ноябрь	„	11,8	„	„					
Декабрь	„	11,3	„	„					

*) Запасы даже вывозились на сѣверъ, см. т. II, гл. „Работа тыла въ первый періодъ кампаніи до боя у Ташичао“.

Эти цифры выражаютъ работу южнаго отдѣленія Китайской дороги по сквознымъ воинскимъ перевозкамъ отъ Харбина въ раіонъ сосредоточенія, но въ нихъ не вошли трудно поддающіяся учету мѣстныя перевозки на нѣкоторыхъ участкахъ южнаго отдѣленія.

Въ числѣ мѣстныхъ перевозокъ были и войсковыя, и грузовыя. Къ первымъ относились безпрестанныя перемѣщенія частей пограничной стражи изъ одного пункта въ другой по требованіямъ охраны линіи и нѣсколько случаевъ перевозокъ полевыхъ частей для боевыхъ цѣлей, хотя послѣднія войсковыя перевозки большею частью совершались въ направленіи съ юга на сѣверъ, навстрѣчу главному воинскому движенію, и поэтому не столько повышали работу желѣзной дороги, сколько усложняли ее. Грузовыя мѣстныя перевозки совпадали съ главнымъ воинскимъ движеніемъ и имѣли мѣсто при эшелонированіи интендантскихъ магазиновъ вдоль линіи желѣзной дороги лѣтомъ 1904 г. *), а затѣмъ зимою 1904—1905 г. г. при образованіи главныхъ интендантскихъ магазиновъ I и III армій въ Тѣлинѣ и Каюянѣ **). Ежедневные наряды на подачу вагоновъ на промежуточныя станціи для погрузки интендантскихъ продуктовъ и перевозка ихъ въ раіонъ сосредоточенія или изъ одного магазина въ другой въ значительной степени повышали работу желѣзной дороги, безъ увеличенія числа отправляемыхъ изъ Харбина поѣздовъ.

Послѣ отступленія арміи на Сыпингайскія позиціи мѣстныя воинскія перевозки почти прекратились, и дорога стала работать только сквозными поѣздами отъ Харбина до Гунчжулина.

Въ теченіе кампаніи изъ Харбина на югъ было перевезено: 19.184 чел. генераловъ, офицеровъ и классныхъ чиновъ, 1.255.551 чел. нижнихъ чиновъ, 278.419 лошадей, 163.471 гол. скота и 73.586 вагоновъ разнаго рода грузовъ, не входившихъ въ составъ войсковыхъ эшелоновъ. По роду перевезенные грузы распредѣлялись слѣдующимъ образомъ (карт. прил. № 13):

Интендантскаго груза	62,5%
Артиллерійскаго ***)	3,1%
Инженернаго (въ томъ числѣ переносныя дороги)	2,0%
Войскового ****)	2,1%
Желѣзнодорожнаго для военныхъ надобностей	4,3%

*) См. т. III, гл. „Организація ближняго тыла въ періодъ кампаніи отъ боя при Ташичао до сраженія у Ляояна включительно“.

**) См. т. IV, гл. „Организація ближняго тыла въ періодъ кампаніи отъ Ляоянскаго до Мукденскаго сраженія“.

***) Исключительно боевые припасы.

****) Предметы довольствія, заготовляемые непосредственно войсками.

Дрова и лѣсные матеріалы 19,2%
Прочаго груза 6,8%

Продовольствіе войскъ во время слѣдованія по желѣзной дорогѣ.

Снабженіе продовольствіемъ войскъ, перевозимыхъ по желѣзной дорогѣ, производилось изъ продовольственныхъ пунктовъ.

На всемъ пути отъ Сызрани до Харбина дѣйствовало въ теченіе кампаніи 33 продовольственныхъ пункта (карт. прил. № 1), изъ которыхъ 14 было учреждено уже послѣ открытія военныхъ дѣйствій.

Въ обязанность продовольственныхъ пунктовъ входило удовлетвореніе слѣдующихъ нуждъ проходящихъ войскъ:

1) Приготовленіе горячей пищи и хлѣба.

2) Выдача сырыхъ продуктовъ.

3) Выдача фуража.

4) Подача медицинской и ветеринарной помощи.

5) Приготовленіе бани.

6) Пріемъ и выдача простой, а иногда заказной и денежной корреспонденціи.

7) Выдача чая и сахару большими партіями.

8) Удовлетвореніе какъ офицеровъ, такъ и нижнихъ чиновъ предметами первой необходимости: табакомъ, спичками, мыломъ, бѣлымъ хлѣбомъ, нитками, пуговицами и пр.

Порядокъ самаго довольствія, въ общемъ одинаковый на всѣхъ продовольственныхъ пунктахъ, заключался въ слѣдующемъ:

Начальники эшелоновъ, въ составѣ которыхъ имѣлись походныя кухни, поставленныя въ товарные вагоны, или спеціальные вагоны-кухни, получали на продовольственныхъ пунктахъ сырые продукты, сообщая заблаговременно свое требованіе по телеграфу завѣдывающему пунктомъ. Затѣмъ пища приготовлялась въ пути кашеварами слѣдующей въ поѣздѣ части подъ наблюденіемъ офицеровъ эшелона. Раздача пищи производилась на такихъ станціяхъ, гдѣ поѣзду назначалась продолжительная остановка. Обѣдать приходилось большею частью подъ открытымъ небомъ, въ случаѣ же неблагопріятной погоды—въ вагонахъ.

Начальники эшелоновъ, которые не имѣли походныхъ кухонь или не пользовались ими и въ поѣздѣ которыхъ не было вагоновъ-кухонь, заказывали пищу на продовольственныхъ пунктахъ, давая объ этомъ телеграмму съ предыдущаго пункта, гдѣ эшелонъ имѣлъ довольствіе.

По полученіи довольствія или по пріемѣ сырыхъ продуктовъ начальники эшелоновъ уплачивали слѣдуемыя за это деньги завѣды-

вающимъ продовольственными пунктами и получали съ нихъ квитанціи.

Обезпеченіе хлѣбомъ и фуражомъ продовольственныхъ пунктовъ, лежащихъ къ западу отъ Челябинска, производилось чрезъ посредство подрядчиковъ, къ востоку отъ Челябинска — интендантствомъ. Мясо поставлялось подрядчиками; приварочными же продуктами бо̀льшая часть продовольственныхъ пунктовъ снабжалась собственнымъ попеченіемъ.

Сложность постояннаго питанія продовольственныхъ пунктовъ запасами въ то время, когда желѣзная дорога занята усиленными воинскими перевозками, побудила Управленіе Военныхъ Сообщеній Главнаго Штаба еще до открытія военныхъ дѣйствій, въ началѣ января 1904 г., составить предположеніе объ обезпеченіи мукой и фуражомъ продовольственныхъ пунктовъ Сибирской магистрали на все время перевозки войскъ, направляемыхъ по мобилизаціоннымъ соображеніямъ на Дальній Востокъ въ случаѣ разрыва съ Японіей.

По составленнымъ расчетамъ требовалось заготовить 330.000 пуд. муки, 120.000 пуд. овса и 120.000 пуд. сѣна. Кромѣ того, въ виду Высочайшаго повелѣнія объ образованіи въ Иркутскѣ остановочнаго пункта на 50.000 нижнихъ чиновъ и 15.000 лошадей для войскъ, ожидающихъ дальнѣйшей отправки на Забайкальскую дорогу, провозная способность которой была слабѣе Сибирской, въ этомъ пунктѣ нужно было сосредоточить до 1.000.000 пудовъ всякаго рода продуктовъ. Это предположеніе было сообщено Главному Интендантскому Управленію 7 января, но до начала кампаніи прошло такъ мало времени, что никакихъ подготовительныхъ мѣръ не было принято и снабженіе продовольственныхъ пунктовъ запасами производилось одновременно съ воинскими перевозками. Но если бы даже своевременно и были сосредоточены вдоль Сибирской магистрали запасы продовольствія и фуража въ указанномъ количествѣ, то наврядъ ли это принесло бы существенную пользу въ виду того, что число дѣйствительно перевезенныхъ по магистрали войсковыхъ эшелоновъ почти въ пять разъ, а длительность этой операціи болѣе чѣмъ въ шесть разъ превысили предположенія Военнаго Министерства.

На южномъ отдѣленіи Китайской дороги въ началѣ кампаніи, кромѣ Харбина, дѣйствовали продовольственные пункты въ Гунчжулинѣ, Тѣлинѣ и Ляоянѣ. Каждый изъ этихъ пунктовъ былъ оборудованъ для снабженія горячей пищей и хлѣбомъ до 8.000 чел. въ день. Норма эта для Харбинскаго продовольственнаго пункта оказалась недостаточной вслѣдствіе задержки на станціи войсковыхъ эшелоновъ, и вскорѣ послѣ начала усиленной перевозки войскъ его

пришлось постепенно развить до одновременнаго довольствія до 14.000 человѣкъ.

Замѣшательства въ желѣзнодорожномъ движеніи во время генеральныхъ сраженій, сопровождавшихся массовой эвакуаціей раненыхъ и вывозомъ на сѣверъ запасовъ, какъ было уже изложено выше, имѣли слѣдствіемъ сильное возрастаніе опозданій войсковыхъ эшелоновъ, слѣдовавшихъ изъ Харбина на югъ, и задержку въ движеніи двигавшихся навстрѣчу имъ санитарныхъ и временныхъ санитарныхъ поѣздовъ съ больными и ранеными. Какъ то, такъ и другое разстраивало порядокъ снабженія войскъ пищей во время пути. Отправлявшіеся изъ Харбина на югъ эшелоны еще можно было снабжать хлѣбомъ и консервами на 2—3 дня на случай продолжительной задержки въ пути, что же касается временныхъ санитарныхъ поѣздовъ, наскоро формировавшихся чуть ли не подъ огнемъ противника, то они всецѣло зависѣли отъ продовольственныхъ пунктовъ, между тѣмъ нерѣдко случайная остановка въ движеніи заставала ихъ на промежуткѣ между этими пунктами безъ всякихъ средствъ для питанія людей. Въ особенно тяжелыхъ условіяхъ въ этомъ отношеніи протекла эвакуація раненыхъ во время сраженія на р. Шахэ *), при этомъ задержка поѣздовъ наблюдалась, главнымъ образомъ, на ближайшихъ къ Харбину станціяхъ вслѣдствіе того, что Харбинъ, къ тому времени еще недостаточно развитый въ путевомъ устройствѣ, отказывалъ въ пріемѣ поѣздовъ. Въ виду этого въ началѣ ноября 1904 г. былъ открытъ вспомогательный продовольственный пунктъ на ст. Таолайчжоу, такой же силы, какъ и прочіе. Кромѣ снабженія проходящихъ эшелоновъ готовой пищей, этотъ продовольственный пунктъ могъ выдавать имъ консервы на случай задержки въ пути.

Помимо продовольственныхъ пунктовъ, на южномъ отдѣленіи Китайской дороги ихъ функціи выполняли этапы, учрежденные на нѣкоторыхъ станціяхъ для открытія грунтовой военной дороги въ случаѣ перерыва желѣзнодорожнаго движенія **).

Охрана желѣзныхъ дорогъ.

Единственная и хрупкая, вслѣдствіе своей непомѣрной длины, коммуникаціонная линія, связывавшая дѣйствующую армію съ ея основной базой — Европейской Россіей, — Сибирская магистраль требовала особенно бдительной охраны. Выше было изложено, насколько тяжко отзывались на интенсивныхъ воинскихъ перевозкахъ обычныя мелкія случайности на желѣзной дорогѣ въ родѣ сходовъ, столкновеній на станціяхъ, снѣжныхъ заносовъ, скальныхъ обваловъ и пр., но трудно

---

*) См. т. IV, гл. „Организація ближняго тыла въ періодъ кампаніи отъ Ляоянскаго до Мукденскаго сраженія“.

**) См. наст. томъ, гл. XVI, „Этапная служба“.

себѣ даже представить, какія гибельныя послѣдствія могло бы имѣть для воинскаго движенія разрушеніе хотя бы одного изъ цѣлаго ряда громадныхъ желѣзнодорожныхъ мостовъ, перекрывающихъ могучія рѣки, пересѣкаемыя магистралью.

Въ мирное время постоянную специальную охрану на Сибирской магистрали имѣлъ лишь входящій въ нее участокъ Китайской Восточной дороги въ видѣ войсковыхъ частей трехъ родовъ оружія Заамурскаго округа Отдѣльнаго корпуса пограничной стражи; объ этихъ войскахъ будетъ сказано ниже, при описаніи охраны желѣзной дороги на театрѣ военныхъ дѣйствій. Прочія же звенья Сибирской магистрали, пролегающія въ предѣлахъ Имперіи, имѣли лишь обыкновенную охрану изъ желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Эта охрана еще до начала кампаніи была признана недостаточной и, помимо нея, къ охраненію желѣзной дороги рѣшено было привлечь войска.

14 января командующимъ войсками Сибирскаго военнаго округа и Забайкальской области было предложено усилить по соглашенію съ начальниками дорогъ охрану нѣкоторыхъ сооруженій нарядомъ нижнихъ чиновъ изъ войскъ [(169)].

Къ 23 января на Сибирской дорогѣ была выставлена охрана въ числѣ 215 мостовыхъ карауловъ, изъ которыхъ 32 были усилены воинскими чинами и состояли подъ военнымъ начальствомъ. На Забайкальской дорогѣ было выставлено до 500 карауловъ, изъ которыхъ 49 было военныхъ.

2 февраля, по полученіи извѣстія о попыткѣ японцевъ взорвать одинъ изъ устоевъ Сунгарійскаго моста, послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ охранѣ Александровскаго моста черезъ р. Волгу на Самаро-Златоустовской жел. дорогѣ; а 5 февраля было сдѣлано распоряженіе объ охранѣ трехъ другихъ крупныхъ мостовъ на этой дорогѣ черезъ р.р. Самару, Бѣлую и Уфу [(170)].

Наконецъ, Высочайшимъ указомъ 7 февраля, для полнаго обезпеченія желѣзныхъ дорогъ отъ покушеній злоумышленниковъ, Самаро-Златоустовская и Сибирская желѣзныя дороги въ предѣлахъ полосы отчужденія были объявлены на военномъ положеніи. Командующимъ войсками соотвѣтственныхъ округовъ въ отношеніи мѣстности, объявленной на военномъ положеніи, были предоставлены права командующаго арміей, съ подчиненіемъ имъ жандармскихъ полицейскихъ управленій дорогъ, при условіи полнаго невмѣшательства въ служебныя распоряженія и дѣйствія желѣзнодорожной администраціи. Для усиленія желѣзнодорожной охраны повелѣно было сдѣлать нарядъ отъ войскъ по усмотрѣнію командующихъ войсками, на которыхъ возлагалась отвѣтственность за цѣлость линій [(171)].

13 февраля на тѣхъ же основаніяхъ была объявлена Намѣстникомъ на военномъ положеніи Забайкальская желѣзная дорога, а 21 февраля послѣдовалъ Высочайшій указъ съ объявленіемъ на военномъ положеніи находившихся въ предѣлахъ Сибирскаго округа участка Забайкальской жел. дороги, Кругобайкальской жел. дороги, рельсовой и ледокольной переправъ черезъ оз. Байкалъ и Кругобайкальскаго грунтового тракта.

Затѣмъ 22 марта вслѣдствіе ходатайства командующаго войсками Сибирскаго военнаго округа послѣдовало Высочайшее соизволеніе на объявленіе на военномъ положеніи цѣлаго ряда населенныхъ пунктовъ, расположенныхъ внѣ полосы отчужденія, но вблизи мостовъ и другихъ сооруженій желѣзной дороги. Поводомъ къ этой мѣрѣ служило то обстоятельство, что въ этихъ пунктахъ сосредоточивалось неспокойное населеніе съ повышеннымъ процентомъ преступности, нерѣдко укрывавшее бѣглыхъ [172].

Нарядъ войскъ на охрану въ количествѣ, дѣйствительно обезпечивавшемъ надлежащее охраненіе дороги, встрѣтилъ серьезныя затрудненія вслѣдствіе недостатка въ войскахъ въ тѣхъ мѣстностяхъ, по которымъ пролегали линіи.

Охрана Самаро-Златоустовской жел. дороги.

Для охраны Самаро - Златоустовской желѣзной дороги отъ Сызрани до Челябинска и участка Сибирской дороги на востокъ отъ Челябинска, на протяженіи 111 верстъ до границъ Сибирскаго военнаго округа, требовался нарядъ отъ войскъ Казанскаго военнаго округа въ 32 офицера и 1.400 нижнихъ чиновъ. Между тѣмъ, вслѣдствіе исключенія изъ наряда 54-й и 61-й резервныхъ бригадъ, предназначенныхъ въ составъ дѣйствующей арміи, войска округа могли выдѣлить на охрану дороги не болѣе 500 чел.

Поэтому 28 февраля послѣдовало Высочайшее соизволеніе на командированіе 4 баталіоновъ мирнаго состава изъ войскъ Московскаго военнаго округа для охраны Самаро-Златоустовской жел. дороги. Съ прибытіемъ ихъ на мѣсто, въ началѣ марта, войсковой нарядъ достигъ указанной выше нормы, что при общей длинѣ охраняемой линіи около 1.150 верстъ составило на человѣка 0,8 версты [173].

При степной мѣстности, по которой пролегала большая часть дороги, и бѣдности дороги искусственными сооруженіями, эта степень охраны признавалась достаточной и въ теченіе кампаніи не возбуждалось вопроса объ ея усиленіи (карт. прил. № 14).

Охрана Сибирской жел. дороги.

Охрана Сибирской дороги и вышеупомянутыхъ участковъ Забайкальской и Кругобайкальской дорогъ, усиленная еще до открытія военныхъ дѣйствій караулами отъ войскъ Сибирскаго округа, послѣ развертыванія при

мобилизаціи восьми Сибирскихъ резервныхъ баталіоновъ, была возложена въ концѣ февраля на сформированные изъ пятыхъ баталіоновъ мобилизованныхъ полковъ отдѣльные резервные Сибирскіе баталіоны. 8 отдѣльныхъ Сибирскихъ баталіоновъ выставили на охрану около 9.000 человѣкъ, что при длинѣ всѣхъ охраняемыхъ линій нѣсколько болѣе 3.000 верстъ составило 0,3 версты на человѣка.

Несмотря на то, что численная норма охраненія Сибирской дороги была, такимъ образомъ, почти втрое болѣе, чѣмъ принятая на Самаро-Златоустовской, она все-таки была признана недостаточной и при первой возможности была увеличена. Главною причиною этому служила необходимость выставлять караулы къ многочисленнымъ мостамъ, изъ которыхъ большая часть (до 900) къ тому же были деревянные и поэтому были подвержены разрушенію даже безъ помощи взрывчатыхъ веществъ и свѣдущихъ въ подрывномъ дѣлѣ людей.

Командующій арміей г.-ад. Куропаткинъ, слѣдуя на Дальній Востокъ, 4 марта телеграфировалъ Военному Министру изъ Омска, что признаетъ охрану Сибирской дороги 8 отдѣльными Сибирскими баталіонами совершенно недостаточной и считаетъ необходимымъ усилить ее мобилизованными войсками Казанскаго военнаго округа, дабы не разстроивать боевой готовности 4-го Сиб. корпуса. На это 8 марта г.-ад. Сахаровъ отвѣтилъ ему, что въ виду неудобствъ для населенія слишкомъ ранней мобилизаціи, взамѣнъ командированія для охраны Сибирской дороги войскъ изъ Казанскаго военнаго округа, и впредь до сформированія ополченія рѣшено усилить охрану войсками 4-го Сиб. корпуса въ томъ случаѣ, если командующій войсками Сибирскаго округа, на отвѣтственность котораго возложена охрана дороги, признаетъ это усиленіе необходимымъ [174]. Къ послѣдней мѣрѣ прибѣгнуть не пришлось, такъ какъ въ апрѣлѣ 4-й Сиб. корпусъ въ полномъ составѣ двинулся на Дальній Востокъ, и усиленіе охраны послѣдовало лишь въ августѣ 1904 г. при вступленіи на нее дружинъ Сибирскаго Государственнаго ополченія.

Всего въ Сибири было сформировано 24 дружины ополченія, по 4 роты каждая; изъ нихъ 8 были передвинуты въ предѣлы Намѣстничества, а 16 оставлены въ Сибирскомъ округѣ. Изъ 64 ротъ, составляющихъ эти 16 дружинъ, 55 ротъ были поставлены на охрану желѣзной дороги и только 9 ротъ получили иное назначеніе. Смѣна отдѣльныхъ Сибирскихъ баталіоновъ дружинами Государственнаго ополченія усилила охрану съ 9.000 до 14.000 чел., что составило на человѣка 0,2 версты охраняемой линіи; при этой нормѣ охраны Сибирская дорога осталась до конца кампаніи (карт. прил. № 14).

Охрана Забайкальской жел. дороги.

На охранѣ Забайкальской желѣзной дороги при открытіи военныхъ дѣйствій состоялъ войсковой нарядъ всего лишь въ 45 унтеръ-офицеровъ и 342 нижнихъ чина. Затѣмъ, послѣ развертыванія при мобилизаціи полковъ 1-й Сибирской дивизіи, на охрану вступили сформированные изъ пятыхъ баталіоновъ этихъ полковъ отдѣльные Сибирскіе баталіоны и въ серединѣ марта войсковой нарядъ достигъ 12 ротъ, численностью до 3.000 чел., что, при длинѣ охраняемой линіи отъ Танхоя до Маньчжуріи около 1.200 верстъ, составило 0,4 версты на человѣка.

Послѣ случая поимки, въ началѣ апрѣля, на Китайской дорогѣ *) двухъ японскихъ офицеровъ, намѣревавшихся повредить желѣзную дорогу, охрана Забайкальской дороги только пѣхотными частями была признана недостаточной (175) и Намѣстникъ приказалъ усилить ее нарядомъ еще 6 сотенъ казаковъ (176). Это увеличило войсковой нарядъ еще на 900 человѣкъ (177) и сократило длину приходящагося на одного человѣка участка до 0,3 версты.

Такимъ образомъ, даже послѣ этого усиленія, Забайкальская дорога, находящаяся почти въ одинаковыхъ условіяхъ съ Сибирской какъ по характеру мѣстности, такъ и по количеству искусственныхъ сооруженій, охранялась нѣсколько слабѣе послѣдней. Между тѣмъ, вслѣдствіе сравнительной близости ея къ театру военныхъ дѣйствій и границѣ Китая, въ нейтралитетѣ котораго въ началѣ кампаніи не было полной увѣренности, она была болѣе подвержена вражескимъ покушеніямъ. Въ виду этого Командующій арміей еще въ концѣ марта предполагалъ оставить для ея охраны 1 баталіонъ изъ 3-й Сибирской пѣх. дивизіи (178) до смѣны его дружинами Государственнаго ополченія (179), но къ тому времени, когда при перевозкѣ дивизіи можно было осуществить эту мѣру, восточный авангардъ нашей арміи понесъ пораженіе у Тюренчена и отъ нея пришлось отказаться, такъ какъ каждый баталіонъ былъ дорогъ на театрѣ войны.

Изъ 8 дружинъ Государственнаго ополченія, передвинутыхъ въ предѣлы Намѣстничества въ сентябрѣ 1904 г., на охранѣ Забайкальской дороги была оставлена одна дружина — 13-я (въ Верхнеудинскѣ), но одновременно съ этимъ былъ снятъ съ охраны 3-й Верхнеудинскій каз. полкъ, вслѣдствіе чего норма охраненія осталась почти безъ перемѣны. Затѣмъ въ ноябрѣ къ охранѣ былъ привлеченъ 8-й запасный баталіонъ **).

Благодаря послѣдней мѣрѣ, норма охраненія Забайкальской дороги почти сравнялась съ Сибирской (карт. прил. № 14).

*) Близъ ст. Турчиха.

**) Изъ Верхнеудинска.

Охрана Китайской Восточной жел. дороги.

Охрана Китайской Восточной желѣзной дороги имѣла совершенно иной характеръ, чѣмъ охрана вышеперечисленныхъ дорогъ. Въ то время, когда цѣлью охраны этихъ дорогъ ставилось недопущеніе къ искусственнымъ сооруженіямъ и полотну дороги отдѣльныхъ злоумышленниковъ или небольшихъ партій, незамѣтно организовавшихся въ окрестной мѣстности, части, охранявшія Китайскую дорогу, должны были быть готовы защищать ее отъ нападенія крупныхъ и до нѣкоторой степени организованныхъ скопищъ мѣстныхъ партизановъ и даже регулярныхъ отрядовъ противника.

Охрана Китайской дороги существовала и въ мирное время. Поводомъ къ ея учрежденію послужили особенныя условія политической жизни Маньчжуріи, въ силу которыхъ въ этой провинціи Китая существуетъ цѣлый, и притомъ многочисленный, классъ стоящихъ внѣ закона людей, живущихъ паразитами на счетъ мирнаго населенія страны. Подъ общимъ именемъ хунхузовъ къ этому классу принадлежатъ и одиночные, бездомные бродяги, грабящіе за собственный рискъ и страхъ, и разбойники, соединяющіеся для грабежа въ шайки, и, наконецъ, цѣлыя общины подъ главенствомъ постоянныхъ вождей, собирающихъ дань съ прочаго населенія, подобно средневѣковымъ феодаламъ.

Мѣстныя китайскія власти давно отказались отъ мысли искоренить это зло и направляли свои усилія только къ тому, чтобы ограничить его ростъ. Съ предводителями хунхузскихъ шаекъ представители правительства заключали договоры, принимали ихъ на службу и смотрѣли сквозь пальцы на ихъ своеволіе. Вооруженныя столкновенія правительственныхъ войскъ съ хунхузами происходили лишь тогда, когда послѣдніе переступали опредѣленныя имъ границы или совершали что-либо изъ ряду выходящее по дерзости. Да и въ этихъ случаяхъ столкновенія, большею частью, бывали безъ результата; при инертности китайскихъ войскъ главные виновники всегда успѣвали благополучно ускользнуть и офиціальнымъ удовлетвореніемъ правительственной власти служило нѣсколько отрубленныхъ головъ случайно подвернувшихся мелкихъ участниковъ шаекъ. Словомъ, въ дѣлѣ охраны дороги отъ хунхузовъ на мѣстную полицію и войска нельзя было разсчитывать. Проложенная по чужой территоріи, дорога должна была сама себя защищать. Поэтому одновременно съ постройкой дороги въ 1897 г. была сформирована охранная стража. Подъ ея прикрытіемъ строилась дорога, она же должна была оберегать ее во время эксплоатаціи. Численность стражи не превышала 6.000 чел., а контингентомъ служили вольнонаемные отбывшіе службу казаки различныхъ войскъ. Офицерскій составъ былъ пополненъ желающими

изъ полевыхъ войскъ всѣхъ родовъ оружія, съ сохраненіемъ за ними правъ и преимуществъ дѣйствительной службы.

При длинѣ охраняемой линіи въ 2.350 верстъ, на человѣка приходилось около 0,4 версты, т. е. степень охраненія ея въ то время уступала даже степени охраненія во время кампаніи Сибирской и Забайкальской дорогъ, пролегающихъ по собственной территоріи. Поэтому, когда въ 1900 г. изъ Сѣвернаго Китая разлилась по Маньчжуріи волна народнаго мятежа, къ которому вскорѣ примкнули и правительственныя власти, охранная стража не въ состояніи была отстоять дорогу, и вся линія, за исключеніемъ Харбина и конечныхъ пунктовъ, перешла въ руки китайцевъ, съ фанатическимъ озлобленіемъ выместившихъ на сооруженіяхъ дороги насильное подчиненіе иноземной опекѣ. Громадные убытки, причиненные обществу Китайской Восточной желѣзной дороги уничтоженіемъ произведенныхъ работъ, заставили озаботиться о болѣе надежномъ охраненіи его интересовъ. Рѣшено было усилить охрану дороги. Въ виду же того, что усиленіе охранной стражи на прежнихъ основаніяхъ сопряжено было съ громадными расходами, а, кромѣ того, измѣнившаяся послѣ подавленія китайскихъ безпорядковъ политическая обстановка позволяла организовать охрану открыто правительственными войсками, признано было соотвѣтственнымъ учредить Заамурскій округъ Отдѣльнаго корпуса пограничной стражи. Формированіе округа началось въ 1901 г., при чемъ кадромъ для него послужила охранная стража, чины которой дослуживали свои сроки по заключеннымъ контрактамъ. Уже къ 1902 г. Заамурскій округъ, закончивъ формированіе, представлялъ изъ себя 25-тысячный корпусъ изъ трехъ родовъ оружія. Начало кампаніи застало его уже на третьемъ году службы по охранѣ дороги.

Усиленіе охраны послѣ 1900 г. не ограничилось увеличеніемъ численнаго состава охраняющихъ частей. Признано было необходимымъ возвести вдоль линіи рядъ оборонительныхъ сооруженій, въ которыхъ линейные отряды пограничной стражи при нападеніи превосходныхъ силъ могли бы отсиживаться до прибытія подкрѣпленій. Но осуществленіе этой мѣры подвигалось очень медленно и ограничивалось лишь смѣтными предположеніями, пока, наконецъ, осенью 1902 г. Министръ Финансовъ при осмотрѣ дороги не предложилъ главному инженеру приступить къ работамъ. Къ веснѣ 1903 г. Правленіемъ Общества былъ выработанъ проектъ этихъ сооруженій. Главныя основанія проекта были слѣдующія:

1) Устройство оборонительныхъ оградъ вокругъ путевыхъ построекъ и отдѣльно стоящихъ водоемныхъ зданій.

2) Устройство спеціально оборонительныхъ сооруженій (редюитовъ) на пяти большихъ станціяхъ.

3) Устройство оборонительныхъ приспособленій при отдѣльныхъ зданіяхъ на станціяхъ.

4) Устройство аппарелей къ 16 мостамъ черезъ большія рѣки и устройство для обороны этихъ мостовъ особыхъ сооруженій (тетъ-де-поновъ).

Къ концу 1903 г. изъ всѣхъ намѣченныхъ работъ было начато лишь устройство оборонительныхъ стѣнокъ съ бойницами вокругъ путевыхъ казармъ на южномъ и восточномъ отдѣленіяхъ дороги. На западномъ отдѣленіи, которое признавалось болѣе безопаснымъ, эти работы были начаты лишь на ст. Цицикаръ. Изъ сооруженій типа тетъ-де-поновъ были начаты работы лишь по приспособленію къ оборонѣ западнаго портала Хинганскаго тонеля (180).

Такимъ образомъ, усиленіе охраны дороги фортификаціонными сооруженіями началось почти одновременно съ открытіемъ военныхъ дѣйствій, что, конечно, въ значительной степени отвлекало силы охраняющихъ частей отъ ихъ прямого назначенія.

Заамурскій округъ пограничной стражи состоялъ изъ 55 ротъ, 55 сотенъ и 7¹/₂ батарей. Всѣ эти части были сведены въ 8 линейныхъ и 4 резервныхъ отряда, въ свою очередь сведенныхъ въ 4 бригады. Силы отрядовъ и бригадъ были не одинаковы и зависѣли отъ величины и важности охраняемыхъ участковъ. Вслѣдствіе этого составъ ихъ измѣнялся въ зависимости отъ обстановки. Въ началѣ кампаніи самой сильной была 2-я бригада, охранявшая желѣзную дорогу отъ Харбина до Каюяня и водный путь по р. Сунгари отъ Харбина до впаденія ея въ Амуръ; она состояла изъ 18 ротъ, 18 сотенъ и 3 батарей. Почти такого же состава была 4-я бригада, охранявшая желѣзную дорогу отъ Каюяня до Портъ-Артура. 1-я бригада, охранявшая западное отдѣленіе дороги, и 3-я, охранявшая восточное отдѣленіе, были почти вдвое слабѣе (181).

Основнымъ характеромъ охраны дороги была активная оборона ея; для этого линейные отряды были разбиты мелкими частями вдоль линіи для несенія охранительной службы, резервные же отряды были сгруппированы въ извѣстныхъ пунктахъ для предупрежденія нападенія крупныхъ партій и для оказанія выручки линейной стражѣ въ случаѣ внезапности покушенія. На обязанности резервныхъ отрядовъ лежало освѣщеніе дальними разъѣздами окрестной мѣстности и преслѣдованіе отбитаго непріятеля.

Объявленіе въ началѣ кампаніи границы нейтральной территоріи Китая *) стѣснило дѣйствія резервныхъ отрядовъ и начальникъ Заамурскаго округа просилъ разрѣшенія Намѣстника переходить эту

*) См. т. II, главу „Организація ближняго тыла въ первый періодъ кампаніи до боя у Ташичао“.

границу при преслѣдованіи хунхузскихъ шаекъ [182]. Намѣстникъ далъ просимое разрѣшеніе, но только относительно сѣвернаго участка границы, переходъ же черезъ р. Люхэ и линію Сѣверной Китайской дороги былъ безусловно воспрещенъ.

Выдѣленіе значительныхъ силъ въ резервные отряды сильно ослабляло линейную охрану.

Вся линія была разбита на ротные и сотенные участки охраны. Величина ротныхъ участковъ колебалась, въ зависимости отъ числа и капитальности искусственныхъ сооруженій, отъ 30 до 100 верстъ.

Штатный составъ роты былъ опредѣленъ въ 254 нижнихъ чина при 2 младшихъ офицерахъ, но, кромѣ охраны пути, пограничная стража выдѣляла не мало людей для охраны пароходовъ, золотыхъ пріисковъ, угольныхъ копей, лѣсныхъ заготовокъ, отдѣленій Китайскаго банка, желѣзнодорожныхъ кассъ, конторъ и проч., такъ что наличіе ни въ одной ротѣ не достигало штатнаго размѣра. Ротный участокъ состоялъ изъ путевыхъ участковъ, протяженіемъ 5—8 верстъ; эти участки охранялись заставами въ 5—12 чел., расположенными въ казармахъ и полуказармахъ и высылавшими парныхъ дозорныхъ по участку. Слабость заставъ не позволяла выставлять караульные посты на всѣхъ мостахъ, вслѣдствіе чего такимъ способомъ охранялись только болѣе крупные, на прочихъ же приходилось ограничиваться патрулированіемъ.

Сотенные участки не совпадали съ ротными и были больше послѣднихъ.

Сотня располагалась заставами по-взводно или по-полусотенно на станціяхъ и полустанкахъ своего участка и высылала парные конные дозоры преимущественно въ ночное время вдоль пути. Кромѣ того, не менѣе двухъ разъ въ недѣлю отъ сотни высылались офицерскіе разъѣзды перехода на два въ сторону отъ линіи.

Кромѣ прямыхъ мѣръ по охранѣ дороги, тотчасъ же послѣ открытія военныхъ дѣйствій былъ принятъ еще цѣлый рядъ другихъ мѣръ. облегчающихъ эту охрану.

Вслѣдствіе общей неувѣренности въ соблюденіи Китаемъ нейтралитета, начальникъ Заамурскаго округа возбудилъ ходатайство объ удаленіи китайскихъ войскъ изъ 60-верстной полосы, прилегающей къ желѣзной дорогѣ. Намѣстникъ запросилъ по этому поводу заключенія нашихъ военныхъ комиссаровъ; послѣдніе высказались противъ этой мѣры, во-первыхъ, въ виду того, что китайскія власти ручались головой за нейтралитетъ правительственныхъ войскъ, а во-вторыхъ въ виду того, что мы, удаляя китайскія войска, въ то же время не въ силахъ были принять на себя охрану мѣстнаго населенія отъ хун-

хузовъ. Кромѣ того, логическимъ слѣдствіемъ удаленія китайскихъ войскъ должно было быть и обезоруженіе сельской милиціи, между тѣмъ это было трудно исполнимо, такъ какъ беззащитное населеніе разбѣжалось бы изъ этой полосы и желѣзная дорога лишилась бы рабочихъ рукъ и поставщиковъ мѣстныхъ средствъ.

Поэтому 13 февраля рѣшено было оставить китайскія войска въ тѣхъ пунктахъ [183], гдѣ они находились, за исключеніемъ пунктовъ, лежащихъ у желѣзной дороги, съ ограниченіемъ количества ихъ 200 чел. въ распоряженіи каждаго начальника уѣзда (полицейская стража) и съ правомъ передвиженія не иначе, какъ съ вѣдома военныхъ комиссаровъ. Сельскую милицію, за исключеніемъ Мукденской провинціи, разрѣшено было оставить, съ условіемъ ограниченія ея дѣятельности только обороной. Въ 60-верстной полосѣ Мукденской провинціи, обезпеченной отъ хунхузскихъ шаекъ войсками дѣйствующей арміи, приказано было милицію обезоружить.

Для облегченія обзора мѣстности, непосредственно прилегающей къ полотну желѣзной дороги, 25 февраля, по приказанію Намѣстника, военнымъ комиссарамъ было поручено оповѣстить мѣстное населеніе о воспрещеніи засѣвать 200-саженную полосу по обѣ стороны полотна высоко растущими злаками, произведенные же посѣвы разрѣшено было уничтожать по предварительномъ сношеніи съ управленіемъ дороги, въ распоряженіе котораго былъ открытъ кредитъ для возмѣщенія убытковъ владѣльцевъ полей [184].

Затѣмъ 28 мая, тоже черезъ посредство военныхъ комиссаровъ, мѣстному населенію было объявлено, что переходъ черезъ полотно желѣзной дороги разрѣшается лишь въ назначенныхъ для этого пунктахъ, съ предупрежденіемъ, что въ нарушителей этого распоряженія будутъ стрѣлять [185].

Частые случаи покушенія на цѣлость желѣзной дороги со стороны одиночныхъ злоумышленниковъ, искусно скрывавшихся среди мѣстнаго населенія, побудили Командующаго арміей въ апрѣлѣ 1904 г. возбудить вопросъ о возложеніи отвѣтственности за эти покушенія на мѣстное населеніе въ 25-верстной полосѣ въ каждую сторону желѣзной дороги, путемъ наложенія на него денежныхъ штрафовъ. Намѣстникъ сначала изъявилъ согласіе на принятіе этой мѣры, и военные комиссары Мукденской и Гиринской провинцій оповѣстили объ этомъ мѣстныя власти, но послѣднія, вопреки обычной уклончивости въ своихъ отвѣтахъ, высказались противъ нея самымъ рѣшительнымъ образомъ. Мукденскіе цзянь-цзюнь и фуинь, ссылаясь на нейтралитетъ Китая, заявили, что они снимаютъ съ себя и населенія всякую отвѣтственность за цѣлость дороги, такъ какъ всякое активное содѣйствіе охранѣ ея являлось бы уже нарушеніемъ нейтралитета въ

нашу пользу. Гиринскій цзянь-цзюнь, не отвергая ее принципіально, отвѣтилъ, что можетъ обнародовать ее не иначе, какъ съ разрѣшенія богдохана, но при этомъ замѣтилъ, что осуществленіе ея можетъ повести къ волненіямъ среди мѣстнаго населенія и къ полному выселенію его изъ указанной полосы, такъ какъ въ большинствѣ случаевъ при внезапномъ появленіи и исчезновеніи злоумышленниковъ оно будетъ нести наказаніе совершенно незаслуженно. Со своей стороны онъ предлагалъ оповѣстить населеніе, что всѣ виновные не только въ порчѣ желѣзной дороги, но даже въ попустительствѣ этого, а равно въ храненіи или продажѣ взрывчатыхъ веществъ — будутъ подвергаться смертной казни. Командующій арміей, которому были сообщены отвѣты цзянь-цзюней, призналъ основательность ихъ доводовъ и предполагалъ было просить Намѣстника о принужденіи Мукденскаго цзянь-цзюня къ принятію тѣхъ мѣръ, которыя предлагалъ Гиринскій цзянь-цзюнь, но затѣмъ это предположеніе было оставлено во избѣжаніе обостренія отношеній съ мѣстной администраціей.

Особенное вниманіе при охранѣ Китайской дороги было обращено на большіе мосты черезъ рѣки: Нонни (у Фулярди), Сунгари (одинъ мостъ у Харбина, другой у Лошагоу) и Лялинхэ. Начальникъ Заамурскаго округа признавалъ необходимымъ, помимо сухопутной обороны мостовъ тетъ-де-понами, съ открытіемъ навигаціи устроить на этихъ рѣкахъ верховые и низовые боны съ установленіемъ брандвахтенной службы и пропуска судовъ лишь въ опредѣленное для этого время. Вначалѣ это предположеніе не встрѣтило сочувствія въ штабѣ Намѣстника и 30 марта Намѣстнику былъ представленъ по этому поводу докладъ съ заключеніемъ, что бдительный надзоръ мѣстнымъ населеніемъ въ 60-верстной полосѣ, казалось, могъ бы въ достаточной степени обезпечить мосты отъ покушеній съ этой стороны, и что можно было бы ограничиться пріобрѣтеніемъ нѣкотораго количества джонокъ для наблюденія за подступами къ мостамъ по водѣ и для вылавливанія спущенныхъ злоумышленниками предметовъ [186]. Но обнаруженная почти одновременно съ этимъ попытка двухъ японскихъ офицеровъ повредить мостъ у Фулярди побудила Намѣстника согласиться на осуществленіе проекта генерала Чичагова и отпустить нужныя для этого средства. Къ іюню 1904 г. почти всѣ намѣченные боны были готовы и Командующимъ арміей была утверждена инструкція брандвахтенной службы [187].

Для предохраненія отъ разрушенія устоевъ прочихъ изъ болѣе крупныхъ мостовъ, вокругъ каждаго устоя были сдѣланы свайныя, на сухихъ же руслахъ — проволочныя загражденія.

Для освѣщенія окрестной мѣстности въ ночное время на четырехъ большихъ мостахъ, снабженныхъ бонами, были установлены

электрическіе прожекторы, на остальныхъ крупныхъ мостахъ освѣщеніе производилось керосиновыми фонарями.

Необходимымъ условіемъ надежности охраны было одновременное нахожденіе по крайней мѣрѣ двухъ пѣшихъ дозоровъ на промежуткѣ между заставами, между тѣмъ, сила заставъ допускала высылку не болѣе двухъ дозоровъ въ теченіе сутокъ; такимъ образомъ, большую часть сутокъ полотно оставалось безъ всякаго надзора. Случаи покушенія на желѣзную дорогу особенно участились въ концѣ марта и первой половинѣ апрѣля 1904 г. Рѣдкій день телеграфъ не приносилъ извѣстія о взрывѣ рельсоваго стыка, развинчиваніи скрѣпленій, спиливаніи телеграфныхъ столбовъ и прочихъ, къ счастью, мелкихъ поврежденій. Наконецъ, 19 апрѣля близъ ст. Хайченъ было произведено выдающееся по дерзости покушеніе на разрушеніе одного изъ пролетовъ 30-саженнаго желѣзнодорожнаго моста, не имѣвшаго постоянной охраны, а наблюдавшагося дозорами. Вслѣдствіе слабости подрывного заряда, поврежденіе было не особенно серьезно и желѣзнодорожное движеніе было быстро возстановлено. Но случай этотъ, наглядно обнаружившій недостаточность охраны, заставилъ военныя власти насторожиться и, внявъ просьбамъ начальника Заамурскаго округа, принять цѣлый рядъ мѣръ по усиленію охраны полевыми войсками.

Починъ въ этомъ дѣлѣ былъ сдѣланъ командиромъ 1-го Сибирскаго корпуса, который, тотчасъ же по вступленіи въ командованіе корпусомъ, 22 апрѣля донесъ Командующему арміей, что, въ виду совершенной недостаточности охраны пролегавшаго по раіону корпуса участка дороги, онъ вынужденъ былъ усилить ее двумя ротами изъ состава корпуса, несмотря на всѣ неудобства этой мѣры какъ въ боевомъ, такъ и въ хозяйственномъ отношеніяхъ [(188)].

Вслѣдъ за этимъ 28 апрѣля Командующій арміей рѣшилъ пожертвовать для этого нѣкоторыми частями 1-й Сибирской пѣх. дивизіи, временно задержанной въ Харбинѣ [(189)]. Изъ состава этой дивизіи въ распоряженіе начальника Заамурскаго округа было выдѣлено 4 баталіона; изъ нихъ 2 баталіона были поставлены на южномъ отдѣленіи и по одному баталіону—на западномъ и восточномъ отдѣленіяхъ. Одновременно съ этимъ охрана была усилена еще 3 ротами Нерчинскаго отдѣльнаго баталіона, 2 сотнями 5-го Забайкальскаго пѣх. баталіона и 4 сотнями Сибирскихъ казаковъ, высаженныхъ на западномъ отдѣленіи во время перевозки ихъ въ раіонъ сосредоточенія. Въ общей сложности это составило до 5.500 чел. полевыхъ войскъ. Было предположено высадить для усиленія охраны на западномъ отдѣленіи еще 3 баталіона 3-й Сибирской пѣх. дивизіи, но отъ ослабленія этой дивизіи, какъ было уже упомянуто выше, заставилъ отказаться Тюренченскій бой.

Полевыя войска предназначались исключительно для занятія станцій, съ тѣмъ, чтобы освобождающіяся, такимъ образомъ, части пограничной стражи становились на линію. Поэтому измѣнять дислокацію полевыхъ войскъ начальнику Заамурскаго округа разрѣшено было не иначе, какъ по предварительномъ сношеніи со Штабомъ арміи.

Кромѣ того, Штабомъ арміи 3 апрѣля было сдѣлано распоряженіе о томъ, чтобы гарнизоны тыловыхъ пунктовъ Хайлара, Цицикара, Харбина и Нингуты были постоянно готовы выдѣлить по первому требованію до трети своего состава въ помощь пограничной стражѣ [190]. Равнымъ образомъ начальнику Заамурскаго округа было предоставлено право задерживать, въ случаѣ надобности, слѣдовавшія по желѣзной дорогѣ войсковыя части и пользоваться ими въ качествѣ боевой силы для отраженія нападенія на дорогу.

Для облегченія передвиженія частей пограничной стражи къ угрожаемымъ пунктамъ 25 іюня приказано было имѣть на нѣкоторыхъ большихъ станціяхъ (въ Гунчжулинѣ, Тѣлинѣ и Мукденѣ) въ постоянной готовности 5—10 вагоновъ для посадки подвижного резерва и прицѣпки ихъ къ первому поѣзду, идущему въ нужномъ направленіи [191].

Въ серединѣ октября 1904 г. полевыя войска, поставленныя на охрану, были смѣнены дружинами Государственнаго ополченія. Изъ 8 дружинъ, прибывшихъ изъ Сибири въ предѣлы Намѣстничества, на охрану Китайской дороги было поставлено 6 дружинъ, изъ нихъ 2 (10-я и 14-я)—на западномъ отдѣленіи, одна (15-я)—на восточномъ и 3 (9-я, 11-я и 12-я)—на южномъ отъ Харбина до Тѣлина. При этой смѣнѣ размѣръ войскового наряда остался почти тотъ же—около 6.000 чел.

Въ этомъ видѣ охрана желѣзной дороги оставалась до февраля 1905 г.

1 февраля на разсвѣтѣ японскимъ коннымъ разъѣздомъ была сдѣлана попытка взорвать 30-саженный мостъ на перегонѣ между ст. Куанчендзы и Фандзятунь. Покушеніе было не вполнѣ удачно, и незначительное поврежденіе моста было исправлено въ нѣсколько часовъ безъ прекращенія движенія.

2 февраля сотня пограничной стражи при 2 конныхъ орудіяхъ имѣла столкновеніе съ японо-хунхузскимъ отрядомъ неопредѣленной силы въ 90 верстахъ къ западу отъ Гунчжулина и принуждена была отступить съ потерей одного орудія. Вслѣдъ за этимъ отъ наблюдающихъ частей пограничной стражи сталъ поступать цѣлый рядъ донесеній о движеніи громадныхъ *) скопищъ хунхузовъ, подкрѣплен-

*) По донесеніямъ генерала Чичагова, до 30 и даже до 50 тысячъ человѣкъ.

ныхъ японской кавалеріей, къ линіи желѣзной дороги, частью на участокъ южнаго отдѣленія отъ Куанчендзы до Чантафу, частью на западное отдѣленіе къ Цицикару. Общій тонъ донесеній начальника охраны генерала Чичагова былъ настолько тревожнаго характера, что Главнокомандующій рѣшилъ немедленно усилить охрану дороги полевыми войсками изъ состава дѣйствующей арміи, несмотря на несомнѣнную близость генеральнаго сраженія.

Въ первую очередь были остановлены въ пути и предоставлены временно въ распоряженіе начальника Заамурскаго округа перевозившіяся въ то время изъ арміи въ Приамурье части сводной стрѣлковой бригады, послужившей впослѣдствіи кадромъ для 10-й В.-С. стр. дивизіи. Затѣмъ 3 февраля было разрѣшено усилить пограничную стражу 4 маршевыми командами укомплектованій (свыше 1.000 чел. каждая), слѣдовавшими въ это время по желѣзной дорогѣ (192). Въ тотъ же день были возвращены изъ состава арміи 4 сотни пограничной стражи, бывшія въ Ляохэйскомъ отрядѣ, и вмѣстѣ съ ними отправлены въ Гунчжулинъ еще 2 сотни Амурскаго казачьяго полка. Наконецъ, 6 февраля рѣшено было усилить охрану дороги цѣлой бригадой 41-й пѣх. дивизіи съ артиллеріей и Донской каз. дивизіей въ полномъ составѣ. Въ то же время въ Харбинѣ было сформировано изъ прибывавшихъ укомплектованій 9 маршевыхъ баталіоновъ, которые тоже были развезены по линіи. Кромѣ того, въ пограничную стражу была влита еще одна маршевая команда, усиливъ ее вмѣстѣ съ 4 предыдущими на 5.725 человѣкъ. Словомъ, менѣе чѣмъ въ недѣлю, охрана желѣзной дороги была усилена почти на 25.000 человѣкъ (193). Со включеніемъ стоявшихъ къ тому времени на охранѣ 6 дружинъ Государственнаго ополченія, войсковой нарядъ превысилъ 30.000 чел., вмѣстѣ же съ частями пограничной стражи сила охранявшихъ частей превысила 50.000 человѣкъ.

При современной длинѣ желѣзнодорожнаго пути, бывшаго въ нашихъ рукахъ, около 1.800 верстъ, это составило около 28 чел. на 1 версту или на 1 человѣка 18 саженей охраняемой линіи.

Это усиленіе охраняющихъ частей, вызванное опасеніемъ, что желѣзная дорога сдѣлается объектомъ дѣйствій непріятельскихъ отрядовъ значительной силы, имѣло слѣдствіемъ перенесеніе центра тяжести охраны на активную оборону подступовъ къ желѣзной дорогѣ. Была намѣчена линія внѣшней охраны, на которой были расположены передовыя части, какъ конныя, такъ и пѣшія. За ними, преимущественно на линіи желѣзной дороги, размѣщались подвижные резервы изъ трехъ родовъ оружія въ полной готовности по первому требованію двинуться въ угрожаемомъ направленіи. Линія внѣшней охраны,

начинаясь на западѣ у Хайлара, направлялась, постепенно уклоняясь къ югу, на среднее теченіе р. Нонни, далѣе шла вдоль этой рѣки до г. Бодунэ, отъ послѣдняго — къ ст. Шуанмяоцзы, южнаго отдѣленія дороги. Затѣмъ, образуя перерывъ на фронтѣ, занятомъ дѣйствующей арміей, линія внѣшней охраны отъ г. Мопейшаня шла черезъ Сеошалинъ, Дабадяцза и Одунченъ къ Хунчуну, гдѣ примыкала къ охранѣ Уссурійской желѣзной дороги (карт. прил. № 1). Бо́льшая часть войскъ была уже разведена, согласно подробно разработаннаго плана внѣшней охраны дороги, когда въ серединѣ марта началось постепенное расформированіе охранявшихъ дорогу маршевыхъ баталіоновъ тыла для укомплектованія ихъ составомъ полевыхъ частей, особенно пострадавшихъ въ Мукденскомъ сраженіи, а затѣмъ, съ усиленіемъ положенія арміи на Сыпингайскихъ позиціяхъ и исчезновеніемъ прежнихъ слуховъ о движеніи сильныхъ непріятельскихъ отрядовъ на наши тыловые пути, въ апрѣлѣ были возвращены въ дѣйствующую армію командированныя изъ ея состава полевыя части. На охранѣ дороги, кромѣ пограничной стражи и влившихся въ нее 5.725 запасныхъ, остались лишь дружины Государственнаго ополченія. Въ этомъ составѣ охранявшія дорогу части оставались до конца кампаніи (карт. прил. № 14).

Охрана Уссурійской жел. дороги.

До мобилизаціи охрана Уссурійской желѣзной дороги производилась на общихъ основаніяхъ, установленныхъ Министромъ Путей Сообщенія на дорогахъ, открытыхъ для общественнаго пользованія. Она состояла изъ путевыхъ, мостовыхъ и переѣздныхъ сторожей; только два моста — черезъ р.р. Кію и Подхоренокъ — охранялись постами, наряжаемыми отъ Уссурійской желѣзнодорожной бригады. На чинахъ этой бригады лежала охрана дороги и въ прочихъ пунктахъ ея, гдѣ они находились по роду своей службы пути, движенія, телеграфа и тяги, но обязанности въ этомъ отношеніи и порядокъ охраны опредѣлены не были.

Съ объявленіемъ войны была установлена охрана тонелей на перегонѣ Пограничная—Гродеково и, кромѣ того, выставлены посты на всѣхъ крупныхъ мостахъ дороги. Одновременно съ этимъ были вооружены всѣ служащіе дороги и изъ нихъ сформировано 8 сотенъ— по числу участковъ дороги, начальники которыхъ были назначены командирами сотенъ.

Затѣмъ въ январѣ 1905 г. къ охранѣ дороги была привлечена одна сотня казаковъ, а весною того же года—еще Приамурская дружина Государственнаго ополченія, въ составѣ 4 ротъ по штату мирнаго времени.

Въ качествѣ подвижного резерва въ охраняющія части входили

двѣ выгрузочныхъ команды, по 250 чел. каждая, и 8 этапныхъ ротъ *), по 100 человѣкъ каждая. Всего на охранѣ состояло около 2.000 чел., что при длинѣ линіи въ 835 верстъ составляло на человѣка 0,4 версты. Но при этомъ соотвѣтственно важности въ военномъ отношеніи различныхъ участковъ линіи охрана была гораздо сильнѣе на участкѣ Пограничная—Владивостокъ, гдѣ на человѣка приходилось 0,1 версты, чѣмъ на участкѣ Кетрицево—Хабаровскъ, гдѣ на человѣка приходилось 1,5 версты.

Въ заключеніе слѣдуетъ упомянуть, что охрана всѣхъ желѣзнодорожныхъ линій, какъ связывавшихъ дѣйствующую армію съ Имперіей, такъ и пролегавшихъ на театрѣ военныхъ дѣйствій и особенно подверженныхъ покушеніямъ противника, вполнѣ достигла своей цѣли: ни одно изъ произведенныхъ покушеній не имѣло слѣдствіемъ перерыва въ желѣзнодорожномъ движеніи, большая часть причиненныхъ поврежденій исправлялась мѣстными средствами, безъ всякой задержки въ движеніи, исправленіе же двухъ болѣе крупныхъ поврежденій, именно: 19 апрѣля 1904 г.—моста у Хайчена и 1 февраля 1905 г.—моста у Фанцзятуня, заняли времени всего по нѣсколько часовъ.

Заключеніе о дѣятельности жел. дорогъ.

Начавъ воинскія перевозки съ провозною способностью всего лишь въ четыре пары воинскихъ поѣздовъ, желѣзныя дороги къ концу кампаніи увеличили ее втрое, доведя до 12 паръ. Для осуществленія этого пришлось развить пропускную способность дорогъ, произвести значительныя, сопряженныя съ этимъ, земляныя работы и подвезти изъ Европейской Россіи громадное количество укладочнаго матеріала, не сокращая воинскаго движенія.

Въ то же время надо было достроить еще Кругобайкальскую желѣзную дорогу на самомъ трудномъ участкѣ ея, протяженіемъ до 100 верстъ. Суровая сибирская зима, исключающая всякую возможность земляныхъ работъ, отняла изъ 20 мѣсяцевъ кампаніи около 8. Слѣдовательно, все это было сдѣлано въ теченіе не болѣе 12 мѣсяцевъ.

Фактически среднее число ежедневныхъ поѣздовъ уже черезъ 10 мѣсяцевъ кампаніи увеличилось въ пять разъ (съ 2,1—въ февралѣ 1904 г. до 10,5—въ декабрѣ того же года).

Стихійныя бѣдствія зимы 1904—1905 г.г. понизили работу желѣзной дороги на два поѣзда въ день въ теченіе трехъ мѣсяцевъ, что, въ общемъ, составило непредвидѣнный ущербъ почти въ 200 поѣздовъ. Несмотря на это, около 1.300.000 людей, 230.000 лошадей и 58.000.000 пудовъ всякаго рода груза были перевезены въ Харбинъ за 20 мѣсяцевъ кампаніи. Текущія нужды дѣйствующей арміи были удовлетво-

*) Въ Хабаровскѣ, Иманѣ, Спасскомъ, Никольскѣ-Уссурійскомъ, Раздольномъ, Угловой, Липовцахъ и Гродековѣ.

рены. Если армія временами и терпѣла недостатокъ въ нѣкоторыхъ предметахъ, то причиною этого были запозданія въ отправкѣ, не предусматривавшія неизбѣжныхъ случайныхъ задержекъ въ пути на протяженіи почти въ 7.000 верстъ. Если временами и возникали сомнѣнія въ возможности продолжать войну, имѣя въ своемъ распоряженіи единственную однопутную желѣзную дорогу, связывавшую армію съ Европейской Россіей, то въ основѣ этихъ сомнѣній лежало недостаточное знакомство съ мѣстными средствами Маньчжуріи, излишнее недовѣріе къ этому источнику питанія арміи и, вслѣдствіе этого, теоретическое предъявленіе желѣзной дорогѣ чрезмѣрныхъ требованій, въ дѣйствительности не нуждавшихся въ исполненіи, пока армія владѣла территоріей, заключавшей въ себѣ богатый мѣстными средствами раіонъ Бодунэ—Гиринъ—Сянъ-Синъ.

ГЛАВА XII.

Водные пути.

Водные пути Дальняго Востока, которыми могла пользоваться для своихъ надобностей дѣйствующая армія, были слѣдующіе (карт. прил. № 15):

1) Шилко-Амурскій водный путь отъ Стрѣтенска до Николаевска.

2) Рѣка Уссури съ притокомъ Сунгачъ и оз. Ханка.

3) Рѣка Сунгари съ притокомъ ея р. Нонни, и

4) Рѣка Ляохэ.

Что касается оз. Байкала, лежащаго на западной границѣ Намѣстничества и изолированнаго отъ прочихъ водныхъ частей этой мѣстности, то плавучія средства его могли быть использованы только въ помощь Байкальской переправѣ, да и то лишь въ предѣлахъ провозной способности участковъ Забайкальской жел. дороги, разъединенныхъ въ началѣ кампаніи озеромъ *). Въ виду этого для воинскихъ перевозокъ по воднымъ путямъ театра войны Байкальская флотилія значенія не имѣла.

Равнымъ образомъ, въ отношеніи воинскихъ перевозокъ, не имѣлъ значенія для арміи и водный путь р. Ялу, протекавшей вдоль юго-восточной границы театра войны въ сторонѣ отъ всѣхъ вѣроятныхъ коммуникаціонныхъ путей арміи.

Рѣка Шилка судоходна на протяженіи около 500 верстъ отъ устья, но регулярное плаваніе пароходовъ происходитъ лишь на нижнемъ теченіи—отъ Стрѣтенска до Покровки (359 вер.). На этомъ участкѣ рейсы производились субсидируемымъ казною Амурскимъ обществомъ пароходства и торговли и нѣсколькими другими мелкими пароходными предпріятіями. Продолжительность навигаціи между названными пунктами около 5 мѣсяцевъ—съ начала мая до октября.

Рѣка Амуръ отъ Покровки до Николаевска судоходна на всемъ протяженіи. Продолжительность навигаціи колеблется отъ 4 до 5 мѣ-

---

*) См. наст. томъ, гл. XI, „Желѣзныя дороги“.

сяцевъ (130—140 дней). Устье Амура преграждается баромъ, допускающимъ входъ въ рѣку морскимъ судамъ съ осадкой, не превышающей 12—13 футъ. При этомъ суда съ указанной осадкой должны были подыматься вверхъ по Амуру до Николаевска, лежащаго въ 96 верстахъ выше бара, и тамъ перегружаться на рѣчныя суда.

Рѣка Уссури съ притокомъ Сунгачъ и оз. Ханка представляютъ судоходную линію протяженіемъ до 800 верстъ. Послѣ постройки вдоль Уссури желѣзной дороги, значеніе воднаго пути сохранилось лишь за среднимъ и нижнимъ теченіемъ отъ с. Иманъ до устья.

Рѣка Сунгари судоходна отъ Гирина до устья, на протяженіи около 1.200 верстъ. Притокъ ея Нонни во все время навигаціи судоходенъ лишь отъ Цицикара до устья, на протяженіи 300 верстъ; выше же Цицикара до Мергеня, приблизительно на такомъ же протяженіи,— только при высокомъ уровнѣ воды.

Навигація на р.р. Сунгари и Уссури продолжалась отъ 6 до 7 мѣсяцевъ (съ апрѣля до ноября).

Рѣка Ляохэ могла имѣть значеніе въ качествѣ воднаго пути лишь отъ Тѣлина, на параллели котораго она вступала въ предѣлы Маньчжуріи изъ сосѣдней Монголіи, до устья, на протяженіи до 300 верстъ. На этомъ участкѣ существовало въ довольно значительныхъ размѣрахъ судоходство на китайскихъ парусныхъ джонкахъ, поднимающихъ, въ зависимости отъ размѣровъ и уровня воды, отъ 300 до 1.000 пуд. Въ нижнемъ теченіи р. Ляохэ, принявъ притоки Хуньхэ, Тайцзыхэ и другіе, допускаетъ плаваніе болѣе значительныхъ судовъ, въ особенности во время прилива, когда вверхъ по Ляохэ могутъ подниматься верстъ на 40—50 морскія суда съ осадкою до 9 футъ. Продолжительность навигаціи колеблется отъ 6 до 7 мѣсяцевъ.

Плавучія средства.

Рѣчной флотъ Амурскаго бассейна, по свѣдѣніямъ къ 1 февраля 1904 г., состоялъ изъ казенныхъ судовъ, принадлежавшихъ вѣдомствамъ: путей сообщенія, военному и почтово-телеграфному, судовъ общества Китайской Восточной жел. дороги, Русско-Китайскаго банка и судовъ частныхъ коммерческихъ предпріятій.

Всего имѣлось 161 паровое судно и 216 баржъ. Изъ этого числа 20 паровыхъ судовъ и 57 баржъ, съ общей подъемной силой до 80.000 пуд., принадлежали казнѣ и обществу Кит. Вост. жел. дор., остальныя же 141 паровое судно и 159 баржъ, съ общей подъемной силой до 2.800.000 пуд., составляли частную собственность [(194)].

Весь этотъ флотъ отоплялся дровами. Обстановка фарватера знаками была недостаточная. Ночныхъ сигналовъ не имѣлось, вслѣдствіе чего въ туманную погоду и въ безлунныя ночи суда въ большинствѣ случаевъ предпочитали стоять. Пароходныя пристани были

оборудованы болѣе или менѣе соотвѣтственно лишь въ Стрѣтенскѣ, Благовѣщенскѣ, Хабаровскѣ, Николаевскѣ и Харбинѣ, да и то лишь у болѣе крупныхъ компаній, каковыми были: Амурское общество пароходства и торговли, Амурское товарищество и общество Кит. Вост. жел. дороги. Управленіе водныхъ путей имѣло свои пристани въ Благовѣщенскѣ и Хабаровскѣ [(195)].

Надзоръ за судоходствомъ на рѣкахъ Амурскаго бассейна лежалъ на начальникѣ находившагося въ г. Благовѣщенскѣ управленія водныхъ путей этого бассейна.

На р. Ляохэ, въ устьѣ ея, во время открытія военыхъ дѣйствій находились суда русскаго Лѣсопромышленнаго товарищества на Дальнемъ Востокѣ, въ составѣ одного парохода, одного буксира, четырехъ катеровъ и трехъ баржъ. Эти суда несли въ Инкоу портовую службу и поддерживали сообщеніе черезъ р. Ляохэ. Команда судовъ состояла изъ китайцевъ.

Подготовительныя распоряженія къ навигаціи 1904 г.

Вскорѣ послѣ объявленія мобилизаціи въ областяхъ Намѣстничества возникъ вопросъ о пользованіи водными путями для военныхъ нуждъ и о распредѣленіи съ этою цѣлью управленія водными перевозками между Приамурскимъ округомъ и учрежденными въ Маньчжуріи военно-окружными управленіями, соотвѣтственно размѣрамъ предстоявшихъ перевозокъ и количества необходимыхъ для выполненія ихъ плавучихъ средствъ. Вскрытіе рѣкъ весною 1904 г. ожидалось раннее и поэтому возбужденный вопросъ требовалъ быстраго разрѣшенія, тѣмъ болѣе, что интендантство Приамурскаго округа нуждалось въ перевозкѣ съ первыми пароходными рейсами по Уссури и Амуру значительныхъ грузовъ.

Уже 2 февраля 1904 г. на имя Главноуправляющаго торговымъ мореплаваніемъ послѣдовалъ Высочайшій указъ съ повелѣніемъ: 1) обращать по его усмотрѣнію частныя суда для перевозки войскъ и воинскихъ грузовъ; 2) объявить пароходнымъ обществамъ, что всякое принадлежащее имъ судно можетъ быть изъято во временное пользованіе или собственность правительства за особое вознагражденіе; 3) зафрахтовывать и, въ случаѣ надобности, пріобрѣтать иностранные пароходы; 4) всѣ дѣйствія по изложеннымъ мѣропріятіямъ сосредоточить въ Главномъ Управленіи торговаго мореплаванія въ особой образованной для этой цѣли при ономъ комиссіи изъ представителей заинтересованныхъ министерствъ, и возложить на эту комиссію обсужденіе различныхъ вопросовъ, могущихъ возникнуть при осуществленіи сего указа: опредѣленіе порядка оцѣнки судовъ и размѣра вознагражденія, разсмотрѣніе жалобъ и претензій судо-

владѣльцевъ, обсужденіе пріобрѣтенія и зафрахтованія иностранныхъ пароходовъ [196].

Содержаніе приведеннаго указа было сообщено по телеграфу Военнымъ Министромъ Намѣстнику съ просьбой увѣдомить: не признано ли будетъ своевременнымъ возбудить вопросъ о принятіи во временное пользованіе пароходовъ, баржъ и пристаней на рѣкахъ въ предѣлахъ Намѣстничества и какихъ именно. Этотъ вопросъ на практикѣ разрѣшался заключеніемъ договоровъ съ пароходными компаніями и судовладѣльцами на перевозку грузовъ, или наймомъ судовъ, безъ примѣненія изъятія судовъ для пользованія или покупки ихъ въ собственность казны. Такимъ образомъ предусматривалась эксплоатація водныхъ путей въ широкихъ размѣрахъ.

Для урегулированія пользованія плавучими средствами и опредѣленія дѣйствительной въ нихъ потребности 28 марта 1904 г. Намѣстникомъ былъ отданъ приказъ [197], въ силу котораго былъ установленъ слѣдующій порядокъ:

1) Водные пути по Шилкѣ и Амуру до Хабаровска и р. Сунгари были переданы въ полное вѣдѣніе Командующаго Маньчжурской арміей. Назначеніе же по этимъ путямъ перевозокъ для неподвѣдомственныхъ Командующему арміей войскъ, а также грузовъ морского и иныхъ вѣдомствъ, въ перевозкѣ которыхъ могла встрѣтиться надобность, должно было дѣлаться Полевымъ Штабомъ Намѣстника съ увѣдомленіемъ для исполненія Штаба Маньчжурской арміи.

2) Водные пути по Амуру отъ Хабаровска до устья и по р. Уссури были переданы въ вѣдѣніе начальника обороны Приморской области. Назначеніе перевозокъ по этимъ рѣкамъ для морского и прочихъ вѣдомствъ, не подчиненныхъ начальнику обороны, должны были дѣлаться Полевымъ Штабомъ Намѣстника съ сообщеніемъ наряда для исполненія штабу Приамурскаго округа.

3) Распредѣленіе судовъ, имѣвшихся на всѣхъ перечисленныхъ водныхъ путяхъ, между Маньчжурской арміей и Приамурскимъ округомъ было возложено на Командующаго Маньчжурской арміей, по соглашенію съ начальникомъ обороны Приморской области и съ представленіемъ затѣмъ этого распредѣленія на утвержденіе Намѣстника.

Разрѣшеніе общихъ вопросовъ, могущихъ возникнуть по эксплоатаціи водныхъ путей, было оставлено на обязанности Полевого Штаба Намѣстника.

Въ виду того, что всѣ водные пути, предоставленные согласно этого приказа въ распоряженіе Маньчжурской арміи, находились въ тыловомъ раіонѣ, и непосредственно пользоваться ими могли не полевыя, а военно-окружныя управленія арміи, Командующій арміей

осуществленіе приведеннаго 3-го пункта приказа Намѣстника возложилъ на начальника военно-окружныхъ управленій (198).

При опредѣленіи потребности въ плавучихъ средствахъ начальникъ обороны Приморской области признавалъ необходимымъ зафрахтовать для надобностей области всего лишь четыре парохода съ пятью баржами исключительно для перевозокъ по Уссури. Для перевозокъ же по Амуру генералъ Линевичъ считалъ достаточнымъ пользоваться почтовыми рейсами Амурскаго общества пароходства и торговли и буксированіемъ двухъ большихъ баржъ. Вслѣдствіе этого прочія плавучія средства оказалось возможнымъ использовать въ случаѣ надобности для нуждъ Маньчжурской арміи, путемъ найма судовъ и передачи отдѣльныхъ перевозокъ судовладѣльцамъ безъ предварительнаго заключенія особыхъ контрактовъ и договоровъ сверхъ бывшаго уже соглашенія съ Амурскимъ обществомъ (199).

Эти средства въ дѣйствительности превзошли во много разъ потребность дѣйствующей арміи въ рѣчныхъ перевозкахъ.

Навигація 1904 г.

Водный путь Стрѣтенскъ—Харбинъ.

Навигація въ 1904 г. открылась: по Уссури и Амуру у Хабаровска—9 апрѣля, между Благовѣщенскомъ и Хабаровскомъ — 17 апрѣля, по Шилкѣ—20 апрѣля, по нижнему теченію Амура—29 апрѣля, по р. р. Сунгари и Нонни—11 апрѣля.

Для обезпеченія продовольствія людей и лошадей во время перевозки вдоль воднаго пути Стрѣтенскъ — Харбинъ 17 мая 1904 г. была открыта этапная линія съ этапами: въ Стрѣтенскѣ, Покровкѣ, Благовѣщенскѣ, Лахасусу и Саньсинѣ (200). На каждомъ этапѣ было заготовлено для проходящихъ эшелоновъ по 40.000 раціоновъ муки, крупы, соли и прочихъ продовольственныхъ припасовъ и 10.000 дачъ фуража. По мѣрѣ расходованія, эти запасы должны были безпрерывно пополняться.

Такое широкое оборудованіе линіи обусловливалось предположеніемъ пользоваться ею, во-первыхъ, для облегченія работы Китайской Восточной жел. дор. при транзитныхъ перевозкахъ изъ Забайкалья въ Приамурье, во-вторыхъ, для полной замѣны желѣзнодорожнаго движенія въ случаѣ временнаго прекращенія его вслѣдствіе поврежденія какого-либо капитальнаго сооруженія. Въ дѣйствительности въ своемъ постепенномъ усиленіи Китайская Восточная дорога, какъ уже было изложено въ своемъ мѣстѣ *), шла совершенно вровень, если не впереди Забайкальской жел. дор., отъ которой она принимала грузы и въ дѣйствующую армію, и въ Приамурье. Поэтому въ направленіи части грузового движенія Забайкальской дороги по другому

*) См. наст. томъ, гл. XI, „Желѣзныя дороги“.

руслу: изъ ст. Карымской на Стрѣтенскъ и далѣе воднымъ путемъ, въ сущности надобности никакой не было. А такъ какъ желѣзнодорожная перевозка по времени была несравненно короче водной, грузы же большею частью требовали срочной доставки, то вполнѣ понятно, почему этотъ водный путь почти бездѣйствовалъ. Въ навигацію 1904 г. имъ воспользовались лишь для перевозокъ укомплектованій въ запасные баталіоны, расположенные въ Приамурскомъ округѣ, и пополненій въ отдѣленія конскаго запаса того же округа. Для надобностей же арміи, дѣйствовавшей въ Южной Маньчжуріи, онъ былъ использованъ только однажды—при перевозкѣ изъ Благовѣщенска въ Харбинъ 2-го зап. Благовѣщенскаго баталіона въ полномъ составѣ. Почти всѣ эти перевозки были произведены на судахъ Амурскаго общества пароходства и торговли.

Водный путь Гиринъ — Михайлово-Семеновское.

Существовавшіе до войны въ цѣляхъ развитія пароходства по Сунгари товаро-пассажирскіе рейсы между Бодунэ и Михайлово-Семеновскимъ и между Гириномъ и Таолайджоу (Лошагоу), на пароходахъ общества Кит. Вост. жел. дор., были для общества крайне убыточны. Вслѣдствіе этого, по соглашенію Министра Финансовъ съ Намѣстникомъ [201], въ маѣ 1904 г. рѣшено было рейсы Бодунэ — Михайлово-Семеновское вовсе отмѣнить, съ сохраненіемъ лишь одного пассажирскаго парохода съ рейсами черезъ 10 дней между Бодунэ и Харбиномъ въ помощь хозяйственнымъ перевозкамъ желѣзной дороги, производимымъ на этомъ участкѣ.

Что же касается рейсовъ между Гириномъ и Таолайджоу, то ихъ рѣшено было сохранить отчасти по политическимъ причинамъ для поддержанія постоянной связи съ Гириномъ, однимъ изъ крупныхъ центровъ Маньчжуріи, отчасти для надобностей Гиринскаго гарнизона, который, съ упраздненіемъ въ маѣ 1904 г. существовавшей въ мирное время этапной линіи Гиринъ—Куанчендзы, оказался въ тяжелыхъ условіяхъ сообщенія съ желѣзной дорогой. Хотя вмѣсто упраздненныхъ этаповъ и была открыта линія постовъ съ почтовыми подставами, на которыхъ, кромѣ почты, можно было перевозить небольшія партіи грузовъ, мелкія команды и больныхъ, но плохо устроенная грунтовая дорога въ періодъ дождей дѣлала это сообщеніе совершенно необезпеченнымъ. Помимо того, передвиженіе сухимъ путемъ отъ Гирина до Куанчендзы требовало 6 дней, пароходное же отъ Гирина до Таолайджоу внизъ по теченію—всего 2 дня и въ обратномъ направленіи—3 дня.

Вслѣдствіе этого въ августѣ 1904 г. съ управленіемъ Кит. Вост. жел. дор. было заключено условіе, въ силу котораго между Гириномъ и Таолайджоу должно было совершаться по три полныхъ рейса

въ мѣсяцъ однимъ мелкосидящимъ пароходомъ, буксирующимъ, смотря по надобности, одну или двѣ джонки. Назначенный для этого пароходъ успѣлъ совершить только одинъ рейсъ и въ началѣ сентября перевозки на этомъ участкѣ прекратились по причинѣ наступившаго мелководья (202).

Такимъ образомъ, и на Сунгари потребность дѣйствующей арміи въ рѣчныхъ перевозкахъ оказалась столь незначительной, что наличныя плавучія средства много превысили ее.

Водный путь Харбинъ—Хабаровскъ.

Воднымъ путемъ изъ Харбина въ Приамурье предполагало воспользоваться Общество Краснаго Креста для транспортировки въ эвакуаціонный раіонъ Приамурскаго округа больныхъ и раненыхъ дѣйствующей арміи. Для этой цѣли общество Кит. Вост. жел. дор. могло предоставить 7 пароходовъ, 3 пассажирскихъ баржи, одну пристань и 7 палубныхъ деревянныхъ баржъ, вмѣстимостью на 220—230 чел., 150—200 лош. и 15.000 пуд. груза каждая (203). При этомъ въ распоряженіи управленія дороги оставалось еще 3 парохода и 6 стальныхъ баржъ для обслуживанія переправъ черезъ р. Нонни (у Фулярди), Сунгари I (у Харбина) и Сунгари II (у Лошагоу) въ случаѣ поврежденія желѣзнодорожныхъ мостовъ (204).

Къ 20 мая 1904 г. р. Сунгари была обставлена знаками, затруднительныя мѣста освѣщены и глубины вывѣшены (205). Кромѣ того, согласно приказанія Намѣстника (206), транспорты Краснаго Креста въ случаѣ надобности могли сопровождаться спеціальными лоцманами управленія Амурскихъ водныхъ путей. Въ концѣ мая 1904 г. Общество Краснаго Креста изъявило желаніе воспользоваться предложенными баржами и 4 пароходами (207). Эти плавучія средства были ему предоставлены, но отъ правильной эвакуаціи больныхъ и раненыхъ воднымъ путемъ пришлось отказаться какъ по причинѣ длительности рейса (въ Хабаровскъ и Благовѣщенскъ и обратно около 18 дней) и мелководья Сунгари, прегражденной многочисленными перекатами, такъ, главнымъ образомъ, вслѣдствіе недостатка госпитальныхъ мѣстъ въ Харбинѣ и необходимости утилизировать оборудованныя для эвакуаціи баржи въ качествѣ стаціонарныхъ госпиталей. За всю навигацію 1904 г. было перевезено воднымъ путемъ 22 офицера и 2.013 ниж. чин. (208). Поэтому въ концѣ сентября Общество Краснаго Креста признало достаточнымъ оставить въ своемъ распоряженіи только 2 парохода (209).

8 октября по Амуру пошла шуга*) — предвѣстникъ близкаго ледостава, и навигація 1904 г. закончилась.

---

*) Мелкій ледъ.

Водный путь Тѣлинъ — Инкоу.

Рѣкою Ляохэ и ея притоками въ качествѣ воднаго пути пришлось воспользоваться въ теченіе кампаніи лишь въ трехъ различныхъ случаяхъ.

Во-первыхъ, по Ляохэ и Тайцзыхэ доставлялось изъ Тѣлина и Ляояна продовольствіе небольшимъ отрядамъ праваго фланга арміи, находившимся противъ Синминтина, у Давана и Сяобейхэ. Размѣры этихъ перевозокъ были незначительны и производились онѣ изъ Тѣлина на джонкахъ частныхъ владѣльцевъ; для подвоза же продовольствія изъ Ляояна, гдѣ по мѣстнымъ условіямъ не всегда можно было найти готовыя для найма суда, въ апрѣлѣ 1904 г. были пріобрѣтены въ собственность казны двѣ шаланды, грузоподъемностью по 500 пуд. каждая. Для обслуживанія и охраны этого транспорта было нанято 12 китайцевъ и назначена воинская команда въ 10 нижн. чин. при 1 унт.-оф. и 1 офицерѣ [(210)]. Перевозки продолжались до оставленія нами Ляояна, когда пріобрѣтенную флотилію пришлось бросить.

Во-вторыхъ, р. Ляохэ воспользовалось полевое интендантство для вывоза изъ Инкоу на сѣверъ въ маѣ 1904 г. скупленныхъ въ этомъ пунктѣ запасовъ продовольствія и фуража въ предвидѣніи близкой необходимости очищенія этого города. Какъ уже было изложено въ своемъ мѣстѣ *), цѣль предпринятой операціи не была достигнута; вслѣдствіе отсутствія контроля надъ сплавомъ съ сѣвера, запасы Инкоу оказались неисчерпаемыми, такъ какъ по мѣрѣ расходованія пополнялись изъ сѣверныхъ пристаней, и покупка въ Инкоу продуктовъ съ накладными расходами по фрахту вверхъ по рѣкѣ оказалась для казны убыточной. Поэтому было закуплено всего лишь около 250.000 пуд. разнаго рода продуктовъ, которые въ періодъ времени съ 9 по 15 мая на 773 джонкахъ были вывезены въ Тѣлинъ [(211)]. Караванъ конвоировался отъ Инкоу до Давана одной ротой Инкоускаго гарнизона, отъ Давана до Тѣлина — одной ротой отъ Ляохэйскаго отряда.

Наконецъ, въ третій разъ пришлось воспользоваться только притокомъ Ляохэ—р. Хуньхэ при наступленіи въ сентябрѣ 1904 г. Въ этомъ случаѣ водный путь облегчалъ доставку продовольствія войскамъ 5-го Сиб. корпуса, наступавшимъ на правомъ флангѣ вдоль Хуньхэ. Для этой цѣли было пріобрѣтено 34 джонки, общей подъемной силы до 6.000 пуд.; для обслуживанія ихъ были наняты китайскіе рабочіе, отъ 4 до 9 чел. на каждую, въ зависимости отъ размѣровъ, и назначенъ конвой въ 68 нижнихъ чиновъ при 2 унт.-

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. V „Интендантская часть“.

офиц. [212]. По окончаніи сраженія на р. Шахэ этой флотиліей болѣе не пришлось пользоваться главнымъ образомъ вслѣдствіе наступившаго осенняго мелководья.

Такимъ образомъ, всѣ перевозки по р. Ляохэ и ея притокамъ производились на китайскихъ джонкахъ, и бывшими въ Инкоу судами Лѣсопромышленнаго товарищества на Дальнемъ Востокѣ воспользоваться не пришлось, такъ какъ они годились лишь для плаванія въ низовьяхъ рѣки.

Весною 1904 г. флотилія названнаго товарищества въ Инкоу состояла, какъ было уже упомянуто выше, изъ одного колеснаго парохода („Ляохэ"), одного винтового буксира („Часовой"), четырехъ катеровъ („Гилькаръ", „Вѣстовой", „Зоя" и № 17), трехъ баржъ и двухъ пристаней. Эти суда, служившія для поддержанія переправы черезъ р. Ляохэ, 8 марта, по приказанію Командующаго арміей были переданы въ вѣдѣніе начальника южнаго авангарда арміи и приняты на содержаніе военнаго вѣдомства [213]. Ближайшее завѣдываніе ими было возложено сначала на начальника гарнизона г. Инкоу, а затѣмъ, вслѣдствіе частой смѣны этихъ лицъ, было передано командиру находившейся въ Инкоу канонерской лодки „Сивучъ".

При оставленіи нами Инкоу лодка „Сивучъ" въ сопровожденіи всей Ляохэйской флотиліи, поднялась на 70 верстъ вверхъ по Ляохэ и тутъ на высотѣ г. Стараго Ньючуанга въ началѣ августа, во время отступленія арміи къ Ляояну, была затоплена. Прочія же суда и 6 гребныхъ шлюпокъ „Сивуча" были подняты до Сяобейхэ, близъ устья р. Тайцзыхэ, гдѣ были сданы командиру роты 4-го пѣх. сиб. Верхнеудинскаго полка, охранявшей въ этомъ пунктѣ переправу. Были сдѣланы распоряженія о поднятіи этихъ судовъ далѣе вверхъ по Тайцзыхэ къ Ляояну, но, вслѣдствіе бывшаго въ началѣ августа сильнаго теченія, вызваннаго ливнями, неисправности машинъ и дурного качества угля, выполнить этого своевременно не удалось [214]. Вторичная попытка поднять суда къ Ляояну была сдѣлана 17 августа, но остановленныя мелководьемъ суда не могли дойти до расположенія арміи и 22 августа были сожжены [215].

Подготовительныя распоряженія къ навигаціи 1905 г.

Въ началѣ 1905 г. возникло предположеніе о доставкѣ продовольственныхъ припасовъ и фуража для дѣйствующей арміи и Пріамурья изъ Америки морскимъ путемъ въ наши порты Тихаго океана *). При благопріятномъ исходѣ столкновенія нашей Балтійской эскадры съ непріятельскимъ флотомъ, къ открытію навигаціи эти грузы должны были направиться во Владивостокъ, для перевозки

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. V, „Интендантская часть".

оттуда по желѣзной дорогѣ въ Харбинъ, въ противномъ случаѣ предполагалось направить ихъ въ Николаевскъ на Амурѣ, откуда они могли быть доставлены и въ Харбинъ, и въ южную часть Приморской области не иначе, какъ водным путемъ. Всего ожидалось до 8.300.000 пуд. разнаго рода продуктовъ.

Охотское море и Татарскій проливъ освобождаются отъ льда обыкновенно въ началѣ іюля, и къ этому времени надо было подготовить рѣчную флотилію для пріема въ Николаевскѣ ожидаемыхъ грузовъ.

Для выясненія выполнимости означенной перевозки были опрошены мѣстные представители Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна, Общества Кит. Вост. жел. дор., Русско-Китайскаго банка и болѣе крупныхъ пароходныхъ обществъ.

Изъ этихъ сношеній выяснилось, что при полномъ напряженіи всѣхъ судовыхъ средствъ р. р. Амура и Сунгари, принадлежащихъ обществамъ Кит. Вост. жел. дор., Амурскаго пароходства и торговли, Министерству Путей Сообщенія и нѣкоторымъ частнымъ судовладѣльцамъ, возможно перевезти весь грузъ въ теченіе одной навигаціи при слѣдующей организаціи дѣла:

Изъ всѣхъ имѣвшихся на Амурѣ и Сунгари плавучихъ средствъ надо было привлечь къ перевозкѣ 60 самыхъ сильныхъ пароходовъ и 120 баржъ наибольшей емкости. Весь водный путь надлежало раздѣлить на два участка: Амурскій и Сунгарійскій. На каждый участокъ надо было назначить соотвѣтствующее число пароходовъ, съ распредѣленіемъ глубоко сидящихъ на Амурскую линію, а остальныхъ—на Сунгарійскую. Съ началомъ навигаціи всѣ баржи должны были направиться въ Николаевскъ, откуда ежедневно можно было выпускать караванъ въ 4—5 баржъ, емкостью до 70.000 пуд. Считая, что каждый такой транспортъ въ теченіе навигаціи при правильной организаціи движенія могъ сдѣлать 4 полныхъ рейса, всѣ 120 баржъ составлявшихъ 30 такихъ транспортовъ и поднимавшихъ за разъ до 2.100.000 пуд., могли вывезти весь ожидаемый грузъ въ теченіе лѣта 1905 г. [216].

Въ концѣ марта выяснилось, что грузовъ прибудетъ значительно меньше, но тѣмъ не менѣе и 2—3 мил. пуд., которые надѣялись получить, требовали подготовки въ широкихъ размѣрахъ рѣчныхъ перевозокъ изъ Николаевска въ Хабаровскъ, Благовѣщенскъ и Харбинъ.

Въ то же время предвидѣлись мѣстныя перевозки интендантскихъ грузовъ въ раіонѣ тыла. Главный начальникъ общаго тыла армій указывалъ на необходимость установленія срочнаго пароходства: между Хабаровскомъ и Харбиномъ, между Харбиномъ и Бодунэ,

между Бодунэ и Цицикаромъ и между Гириномъ и Таолайджоу. Кромѣ того, могли понадобиться плавучія средства для Приамурскаго военнаго округа и для Краснаго Креста. Словомъ, рѣчныя перевозки въ предстоявшую навигацію ожидались гораздо болѣе обширныя, чѣмъ въ навигацію 1904 г., и необходимо было заранѣе разработать способы привлеченія къ работѣ судовъ и распредѣлить ихъ соотвѣтственно заявленной потребности. Съ этою цѣлью въ апрѣлѣ 1905 г., по приказанію Главнокомандующаго, въ Харбинѣ было собрано совѣщаніе изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, подъ предсѣдательствомъ главнаго начальника тыла [217].

На засѣданіяхъ означеннаго совѣщанія, состоявшихся 14 и 26 апрѣля [218], опредѣлилось, что въ Приамурскомъ округѣ предстояло перевезти до 3.180.000 пуд. разнаго рода грузовъ; въ тыловомъ раіонѣ интендантство предполагало перевезти въ Харбинъ съ различныхъ пристаней р. Сунгари до 4.000.000 пуд. разнаго рода продуктовъ и до 9.200 кубовъ дровъ; Красный Крестъ опредѣлилъ свою потребность въ 11 баржъ и 1 пароходъ. Кромѣ того, Китайской Восточной жел. дор. необходимо было перевезти для своихъ хозяйственныхъ и строительныхъ надобностей до 20.000.000 пуд. разнаго рода грузовъ и строительныхъ матеріаловъ.

Соотвѣтственно заявленной потребности, Приамурскому округу совѣщаніе предоставило право фрахтовать всѣ суда Амурскаго общества пароходства и торговли и еще нѣсколько другихъ судовъ, плававшихъ въ низовьяхъ Амура и по Уссури ([219]). Управленію Вост. Китайской жел. дор. изъ ея же средствъ для перевозокъ было предоставлено 6 пароходовъ и 40 баржъ и, кромѣ того, 3 парохода и 6 баржъ были оставлены для обслуживанія переправъ черезъ р. Нонни, Сунгари I и Сунгари II въ случаѣ поврежденія мостовъ. Обществу Краснаго Креста были даны просимые пароходъ и баржи. Право на фрахтованіе всѣхъ прочихъ судовъ для выполненія перевозокъ по надобностямъ дѣйствующей арміи и ея тыла было предоставлено начальнику военныхъ сообщеній тыла.

Весь водный путь былъ раздѣленъ на два участка: первый — Нонни, Сунгари и Амуръ на участкѣ отъ Благовѣщенска до Хабаровска, а второй—Амуръ отъ Хабаровска до устья. Оборудованіе и эксплоатація перваго участка были возложены на начальника воен. сообщ. тыла, а второго—на начальника воен. сообщ. Приамурскаго округа. Слѣдовательно, на послѣдняго была возложена и организація перевозки изъ Николаевска ожидавшихся съ моря грузовъ.

При обсужденіи способовъ привлеченія къ работѣ какъ пароходныхъ обществъ, такъ и частныхъ судовладѣльцевъ, совѣщаніе признало наиболѣе соотвѣтственнымъ добровольное соглашеніе съ ними,

какъ гарантировавшее болѣе успѣшное веденіе дѣла въ виду того, что суда оставались въ ближайшемъ вѣдѣніи лицъ, хорошо знакомыхъ съ рѣчными перевозками, и отъ военнаго вѣдомства не требовалось установленія особой администраціи и цѣлаго ряда сложныхъ обязательствъ, неизбѣжныхъ при реквизиціи.

Постановленія совѣщанія были одобрены Главнокомандующимъ и въ маѣ 1905 г. было приступлено къ найму судовъ.

При арендованіи судовъ для надобностей тыла дѣйствующей арміи приходилось считаться съ техническими условіями судоходства по р. р. Сунгари и Нонни. Надо было вообще избѣгать пароходовъ и баржъ, имѣющихъ при полной нагрузкѣ осадку болѣе 3¹/₂ футъ, въ виду того, что до конца мая и съ половины сентября участки р. Сунгари отъ впаденія р. Нонни до г. Бодунэ и на Саньсиньскомъ перекатѣ настолько мелѣютъ, что всякое движеніе пароходовъ становится затруднительнымъ.

Для плаванія же по р. Нонни (отъ Цицикара до Бодунэ) и верхнему теченію р. Сунгари (отъ Гирина до Таолайджоу) необходимы были суда съ осадкою не болѣе 2 футъ.

Въ соотвѣтствіи съ этими условіями судоходства и предположеніемъ объ организаціи по водному пути почтово-пассажирскаго сообщенія, основнымъ типомъ арендуемыхъ пароходовъ былъ принятъ мелкосидящій заднеколесникъ, который былъ приспособленъ и для перевозки пассажировъ, и для перевозки отъ 12.000 до 15.000 пуд. груза, и для буксированія баржъ.

Всего было заарендовано 17 пароходовъ и 15 баржъ съ общей подъемной силой въ 336.500 пуд. [(220)]. Изъ числа пароходовъ 5 принадлежали Русско-Китайскому банку, 1—Кит. Вост. жел. дор., а остальные—частнымъ лицамъ.

Навигація 1905 г.

Въ раіонѣ тыла дѣйствующей арміи.

Количество грузовъ, заявленное для перевозки въ засѣданіяхъ совѣщанія, въ дѣйствительности оказалось значительно меньшимъ, главнымъ образомъ вслѣдствіе того, что часть грузовъ вовсе не была заготовлена. На арендованныхъ пароходахъ, кромѣ грузовъ военнаго вѣдомства, перевозились преимущественно грузы подрядчиковъ тылового интендантства; къ концу же навигаціи, когда всѣ грузы этой категоріи были уже перевезены, то оставшіеся безъ работы пароходы рѣшено было пустить подъ перевозку пассажировъ, багажа и частныхъ грузовъ, дабы этимъ путемъ сократить убытокъ казны по уплатѣ денегъ до конца арендfestaго срока, который для большей части пароходовъ истекалъ лишь въ октябрѣ 1905 г.

Грузовъ военнаго вѣдомства, перевозка которыхъ производилась безплатно, было перевезено: 388.313 пуд. разнаго рода продоволь-

ственныхъ припасовъ (221), 2.813 пог. саж. дровъ, 11.197 плахъ, 50 груженыхъ джонокъ, 5 баржъ, 1 полевая хлѣбопекарня (изъ Харбина въ Бодунэ) и 31 ящ. серебра; всего по стоимости фрахта на 262.000 рублей. Частныхъ грузовъ было перевезено 2.776.244 пуд., за перевозку которыхъ было выручено около 210.000 рублей. Пассажировъ и багажа было перевезено на сумму немного болѣе 10.000 рублей. Такимъ образомъ, валовой доходъ отъ перевозокъ равнялся всего лишь 482.000 руб., въ то же время расходы по арендѣ, по заготовкѣ дровъ, которую военное вѣдомство приняло на себя, и по другимъ мелкимъ надобностямъ простирались до 860.000 рублей (222).

Для перевозокъ по нижнему Амуру какъ грузовъ интендантства Приамурскаго округа, такъ и грузовъ, ожидавшихся съ моря въ Николаевскъ, были заключены договоры съ Амурскимъ обществомъ пароходства и торговли и съ товариществомъ Амурскаго пароходства. Для перевозки грузовъ второй категоріи, общее количество которыхъ опредѣлялось въ 3 мил. пуд., обѣ пароходныя компаніи должны были сосредоточить къ 1 іюля 1905 г. въ Николаевскѣ 11 пароходовъ и 44 баржи, но военное вѣдомство оставляло за собою право отказаться отъ всѣхъ или части перевозочныхъ средствъ, съ вознагражденіемъ компаній за напрасный пробѣгъ пароходовъ въ Николаевскъ и обратно и за простой въ Николаевскѣ въ ожиданіи груза (223). Это условіе впослѣдствіи избавило казну отъ значительныхъ лишнихъ расходовъ вслѣдствіе того, что, какъ изложено въ своемъ мѣстѣ *) до истеченія условленнаго срока въ Николаевскъ была доставлена лишь четвертая часть ожидавшихся грузовъ, къ тому же свыше $^2/_3$ доставленнаго было забраковано, и перевозкѣ подлежало всего 214.000 пуд. Перевозки грузовъ Приамурскаго интендантства въ дѣйствительности оказались тоже значительно меньше, чѣмъ предполагались. Въ результатѣ вмѣсто 6.200.000 пуд. груза (224), къ перевозкѣ которыхъ готовился начальникъ воен. сообщ. Приамурскаго округа, пришлось перевезти всего лишь около 1.500.000 пуд. (225).

Такимъ образомъ и въ навигацію 1905 г., подобно тому, какъ и въ 1904 г., предположенія о перевозкахъ въ значительной степени превысили дѣйствительность, и плавучія средства Амурскаго бассейна въ бо́льшей части своей оказались неиспользованными.

Охрана водныхъ путей.

Внутренняя охрана.

Вопросъ объ охранѣ водныхъ путей былъ возбужденъ въ самомъ началѣ кампаніи, но окончательное разрѣшеніе получилъ лишь въ концѣ ея. 2 апрѣля 1904 г. Военный Министръ, телеграфируя

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. V, „Интендантская часть“.

Намѣстнику о томъ, что Морское Министерство не имѣетъ средствъ обезпечить плаваніе по среднему и верхнему теченію Амура и его притокамъ, спрашивалъ, не признано ли будетъ нужнымъ, по примѣру 1900 г., вооружить нѣкоторые частные и инспекторскіе пароходы, о чемъ было уже предупреждено Министерство Путей Сообщенія [(226)]. Со своей стороны Намѣстникъ еще ранѣе по этому поводу вошелъ въ сношеніе съ начальникомъ управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна, и въ мартѣ мѣсяцѣ изъ Владивостока былъ командированъ морской офицеръ для осмотра подходящихъ пароходовъ и для опредѣленія типа орудій, которыми можно было бы ихъ вооружить [(227)].

Изъ числа осмотрѣнныхъ судовъ Министерства Путей Сообщенія признаны были годными для охранной службы 10 пароходовъ (228), они были вооружены десятью 9 и 4-фунт. и двадцатью 37 м/м. скорострѣльными орудіями.

Вооруженныя такой мелкой артиллеріей, суда могли дѣйствовать лишь противъ неорганизованныхъ отрядовъ противника, не имѣющихъ полевой артиллеріи, такъ какъ съ послѣдней судовая артиллерія бороться уже не могла. Что же касается борьбы этихъ судовъ съ канонерками противника, вооруженными дальнобойными морскими орудіями крупнаго калибра, то о ней не могло быть и рѣчи. Иначе говоря, импровизированная флотилія годилась лишь для охраны судоходства отъ хунхузовъ и, быть можетъ, отъ остававшихся еще въ Маньчжуріи регулярныхъ китайскихъ войскъ въ томъ случаѣ, если бы Китай рѣшилъ выйти изъ нейтралитета и открылъ враждебныя дѣйствія въ нашемъ тылу.

Китай не нарушилъ своего нейтралитета, появленіе же хунхузскихъ шаекъ на Амурѣ, китайскій берегъ котораго, въ общемъ, безлюденъ, очень рѣдко, поэтому мѣры, принятыя для внутренней охраны, оказались совершенно достаточными и судоходство по Амуру не подвергалось опасности отъ разбойничьихъ нападеній.

Иначе дѣло обстояло на р. Сунгари, берега которой, въ особенности отъ Харбина до Саньсиня, составляютъ излюбленный раіонъ дѣйствій хунхузовъ, издавна жившихъ данью съ торговыхъ каравановъ, сплавляемыхъ изъ Маньчжуріи въ Приамурье.

Въ виду этого, въ началѣ мая для крейсированія по нижнему Сунгари были высланы два рѣчныхъ парохода военнаго вѣдомства [(229)], вооруженные шлюпочными 4-фунт. орудіями. Кромѣ того, изъ числа пароходовъ общества Кит. Вост. жел. дор. было передано въ вѣдѣніе Заамурскаго округа пограничной стражи три парохода, на которыхъ было установлено по одному 57 м/м. орудію (Кане) и, кромѣ команды, назначено по 47 нижнихъ чиновъ при офицерѣ. На эти

пароходы возлагалось крейсированіе главнымъ образомъ—по среднему и верхнему теченію Сунгари.

Благодаря организаціи охраны Сунгарійскаго воднаго пути, плаваніе по немъ сдѣлалось относительно безопаснымъ, что въ значительной степени способствовало успѣшности подвоза въ Харбинъ мѣстныхъ запасовъ изъ прорѣзываемаго этой артеріей плодороднаго раіона, заключеннаго въ треугольникѣ Бодунэ — Саньсинь — Гиринъ.

Въ концѣ февраля 1905 г. начальникомъ Заамурскаго округа пограничной стражи былъ возбужденъ вопросъ объ усиленіи внутренней охраны водныхъ путей (230). Генералъ Чичаговъ, указывая на возраставшую важность водныхъ путей изъ Забайкалья и Приамурья къ Харбину и отъ послѣдняго къ Гирину и малую обезпеченность ихъ отъ покушеній противника, на вѣроятіе которыхъ у него имѣлись уже указанія, ходатайствовалъ о разрѣшеніи ему безотлагательно зафрахтовать, сверхъ имѣвшихся, еще нѣкоторое число пароходовъ для крейсерства по р.р. Амуру и Сунгари, вооружить ихъ орудіями и снабдить ихъ военными командами. Кромѣ того, онъ просилъ заказать и доставить изъ Россіи до 50 рѣчныхъ паровыхъ катеровъ съ осадкою не болѣе 2 футъ для развѣдывательной и сторожевой службы. Помимо этого, для охраны доставляемыхъ на пароходахъ и баржахъ грузовъ полагалъ необходимымъ сформировать особыя команды. Для общаго же руководства дѣломъ внутренней охраны водныхъ путей генералъ Чичаговъ просилъ назначить спеціалиста изъ старшихъ морскихъ офицеровъ.

Это ходатайство, поступившее въ Полевой Штабъ 26 февраля, послѣ отступленія арміи къ Тѣлину, когда на очереди была масса другихъ, болѣе неотложныхъ и болѣе важныхъ, вопросовъ, было доложено Главнокомандующему только 16 марта, при чемъ было указано, что на выполненіе заказа и доставку 50 рѣчныхъ катеровъ въ теченіе предстоявшей навигаціи расчитывать нельзя, какъ въ виду неизбѣжныхъ промедленій при заказѣ, такъ и при современныхъ условіяхъ грузового движенія на Сибирской магистрали (231).

Ген.-отъ-инф. Линевичъ, вступившій тогда въ главное командованіе арміями, принципіально одобрилъ проектированныя мѣры, но ближайшее осуществленіе ихъ предоставилъ усмотрѣнію главнаго начальника тыла (232). Состоявшееся въ апрѣлѣ 1905 г. въ Харбинѣ совѣщаніе объ эксплоатаціи плавучихъ средствъ Амурскаго бассейна въ предстоявшую навигацію выяснило, что въ заблаговременномъ фрахтованіи судовъ надобности не было, такъ какъ представлялась возможность зафрахтовать ихъ въ то время, когда этого могла потребовать обстановка. Дальнѣйшія событія не указали на необ-

ходимость усиленія внутренней охраны водныхъ путей и она осталась въ томъ же видѣ, какъ и въ 1904 г.

Внѣшняя охрана водныхъ путей отъ вторженія противника съ моря.

Вопросъ о внѣшней охранѣ водныхъ путей Амурскаго бассейна отъ вторженія непріятеля съ моря получилъ нѣсколько иное разрѣшеніе.

Въ навигацію 1904 г. для охраны устья Амура отъ прорыва мимо кр. Николаевска непріятельскихъ канонерокъ, противъ которыхъ была безсильна оборудованная для внутренней охраны флотилія, по приказанію Намѣстника въ Николаевскъ командировались посмѣнно миноноски изъ Владивостока [233]. Насколько дѣйствительна оказалась бы принятая мѣра—судить трудно, такъ какъ противникъ не дѣлалъ никакихъ попытокъ къ вторженію во внутреннія воды.

Въ 1905 г. обстановка сложилась для насъ значительно хуже. Паденіе Портъ-Артура и освобожденіе для активныхъ дѣйствій занятаго до того времени блокадой этой крѣпости непріятельскаго флота, естественно, выдвинули на очередь вопросъ о возможности предпринятія противникомъ серьезныхъ дѣйствій противъ о. Сахалина и кр. Николаевска, составлявшей единственное прикрытіе внутреннихъ водъ Дальняго Востока. Представлялось весьма вѣроятнымъ, что японцы займутъ заливъ де-Кастри — единственную удобную на всемъ сѣверномъ побережьѣ Татарскаго пролива якорную стоянку, устроятъ здѣсь промежуточную базу и затѣмъ постараются захватить Софійскъ съ цѣлью прервать сообщеніе Николаевска съ Хабаровскомъ и тѣмъ облегчить овладѣніе первымъ изъ нихъ. Съ паденіемъ же кр. Николаевска непріятельская флотилія изъ канонерскихъ лодокъ по свойствамъ Амурскаго фарватера могла безпрепятственно проникнуть не только до Хабаровска, но и до Благовѣщенска. Такимъ образомъ, весь нижній и средній Амуръ съ городами Хабаровскомъ и Благовѣщенскомъ могли оказаться во власти непріятеля.

Угроза была настолько велика, что уже въ началѣ 1905 г. рѣшено было для защиты Амура создать вторую оборонительную линію, на которой представилась бы возможность преградить японскимъ канонеркамъ путь къ Хабаровску и далѣе вверхъ по рѣкѣ. Первоначально предполагалось достаточнымъ организовать для этого подвижную рѣчную флотилію, которая въ любомъ мѣстѣ могла бы остановить противника; затѣмъ признано было необходимымъ подкрѣпить ее береговыми батареями и загражденіями.

16 февраля 1905 г. Главнокомандующему былъ представленъ докладъ объ усиленіи обороны бассейна р. Амура устройствомъ Амурской флотиліи. На основаніи свѣдѣній о тѣхъ судахъ японскаго флота, которыя по осадкѣ своей могли войти въ Амуръ, было рѣ-

шено, что для борьбы съ ними достаточно вооружить флотилію морскими 6-дм. орудіями, длиною въ 35 калибровъ. Такъ какъ эти орудія обладаютъ значительнымъ вѣсомъ и сильной отдачей, то установка ихъ на существовавшихъ на Амурѣ рѣчныхъ пароходахъ, вслѣдствіе слабости конструкціи послѣднихъ, оказалась невозможной и пришлось остановиться на приспособленіи подъ эти орудія большихъ стальныхъ или желѣзныхъ баржъ Амурскаго торговаго флота. Для приданія подвижности устроеннымъ такимъ образомъ плавучимъ батареямъ на каждыя двѣ баржи полагалось по одному пароходу, которые, водя баржи на буксирѣ за собою или подъ бортомъ, могли устанавливать ихъ въ желаемомъ пунктѣ для стрѣльбы по непріятелю. Всего предполагалось оборудовать подъ батареи 10 баржъ и для управленія ими зафрахтовать 4—5 пароходовъ (234).

Докладъ этотъ, совпавшій съ самыми рѣшительными днями Мукденскаго сраженія, былъ разсмотрѣнъ и утвержденъ только 9 марта уже по вступленіи въ должность Главнокомандующаго ген.-отъ-инф. Линевича. Въ распоряженіе командующаго войсками Приамурскаго округа былъ отпущенъ кредитъ (235) и тотчасъ же было приступлено къ работамъ.

Вслѣдствіе недостатка въ Амурскихъ водахъ свободныхъ баржъ соотвѣтствующей конструкціи и типа оказалось возможнымъ, вмѣсто 10, зафрахтовать только 6, къ которымъ въ маѣ 1905 г. была добавлена еще одна, уступленная изъ своихъ средствъ Управленіемъ водныхъ путей. Соотвѣтственно числу баржъ въ концѣ апрѣля и въ началѣ мая у товарищества Амурскаго пароходства было зафрахтовано 3 парохода.

Подготовительныя работы, порученныя особой комиссіи изъ морскихъ офицеровъ и чиновъ Управленія водныхъ путей, начались въ Хабаровскѣ еще задолго до открытія навигаціи и заключались въ изготовленіи срубовъ для орудій и снарядныхъ погребовъ и въ устройствѣ на баржахъ жилыхъ помѣщеній.

Вмѣсто брони, для защиты погребовъ и крюйтъ-камеръ, между бортомъ и срубомъ укладывались земляные мѣшки, что образовало нѣкоторую защиту съ бортовъ до 4 футъ ниже ватеръ-линіи и до 6 футъ выше ея. Земляные мѣшки укладывались и на верхней палубѣ вдоль борта и вокругъ орудій для прикрытія прислуги при подачѣ снарядовъ и стрѣльбѣ. Прибѣгать къ подобнымъ приспособленіямъ приходилось вслѣдствіе того, что грузы съ броней изъ Россіи прибывали очень медленно, между тѣмъ какъ съ вооруженіемъ батарей приходилось очень торопиться, такъ какъ отъ начала работъ до обычнаго времени открытія навигаціи въ устьѣ Амура *) въ распо-

*) Въ началѣ іюля.

ряженіи комиссіи было всего четыре мѣсяца. Вслѣдствіе уменьшенія числа баржъ, на каждой изъ нихъ устанавливалось по два 6-дм. орудія и по два пулемета. Одновременно съ баржами производилось и оборудованіе пароходовъ, на которыхъ устанавливалось по два 4-фунт. орудія и по два пулемета и приспособлялись жилыя помѣщенія для команды. Работы первоначально производились вольнонаемными рабочими и только въ концѣ мая начали прибывать командированные изъ Россіи морскія команды и портовые рабочіе.

Около 20 іюня на одной изъ баржъ была закончена установка двухъ 6-дм. орудій, и произведенная пробная стрѣльба дала вполнѣ удовлетворительные результаты, послѣ чего установка орудій по принятой системѣ продолжалась и на другихъ. Изъ судовъ флотиліи къ этому времени въ распоряженіи строительной комиссіи осталось всего лишь пять баржъ и два парохода, такъ какъ двѣ баржи и одинъ пароходъ въ началѣ іюня были взяты для работъ по устройству береговыхъ позицій на нижнемъ теченіи Амура, о чемъ будетъ изложено ниже.

Къ концу іюня собрался весь назначенный для обслуживанія флотиліи личный составъ, въ числѣ 10 офицеровъ, 449 нижнихъ чиновъ и 128 мастеровыхъ. 11 іюля были готовы къ плаванію двѣ баржи, а двѣ недѣли спустя и остальныя три. Готовыя баржи отводились внизъ по Амуру къ Софійску, гдѣ предполагалось оказать первое сопротивленіе прорвавшемуся противнику.

Такимъ образомъ, проектированная мѣра была осуществлена почти къ назначенному сроку, но за полгода, истекшія со времени ея разработки, обстановка для насъ еще болѣе ухудшилась. Пораженіе нашего флота въ Цусимскомъ бою вызвало опасеніе, что японцы не замедлятъ открыть дѣйствія противъ Николаевска и въ заливѣ де-Кастри. Приближеніе опасности, въ свою очередь, возбудило сомнѣніе въ пригодности принятыхъ для устраненія ея мѣръ. Явилось сомнѣніе въ томъ, будутъ ли въ состояніи плавучія батареи, по своимъ тактическимъ и техническимъ свойствамъ, оказать успѣшное сопротивленіе канонеркамъ противника.

Дѣйствительно, наскоро созданная флотилія имѣла крупные недостатки. Одинъ удачно попавшій снарядъ могъ взорвать батарею, такъ какъ шестифутовой земляной слой пробивался даже полевой пушкой, снарядъ же 6-дм. орудія, каковыми были вооружены японскія канонерки, могъ пробить баржу насквозь въ любой точкѣ. Прислуга орудій вовсе не была прикрыта отъ шрапнельнаго огня. Буксирующіе баржи пароходы были крайне чувствительны къ артиллерійскому огню: 57 м/м. орудія легко могли пустить ихъ ко дну;

бронировка же бортовъ стальными листами была невозможна вслѣдствіе слабости конструкціи пароходовъ.

Всѣ эти соображенія привели къ рѣшенію поставить вторженію противника болѣе надежную преграду, хотя бы и лишенную свойствъ активной обороны. Иначе говоря, признано было необходимымъ создать на соотвѣтствующемъ пунктѣ рѣки береговую укрѣпленную позицію, вооруженную орудіями крупнаго калибра, и устроить загражденіе самаго русла рѣки.

Первоначально для этого было выбрано с. Вятское, въ 75 вер. ниже Хабаровска, но Главнокомандующій не одобрилъ этого выбора вслѣдствіе близости позиціи къ этому городу (236), и 5 іюня для изслѣдованія нижняго Амура съ цѣлью выбора пункта для устройства береговой позиціи была командирована особая комиссія, въ составѣ двухъ военныхъ инженеровъ, одного офицера генеральнаго штаба, одного морского и одного миннаго офицеровъ, при участіи инспектора судоходства Амурскаго бассейна.

Каждая минута была дорога, и поэтому работы комиссіи носили крайне спѣшный характеръ. Къ 16 іюня, т. е. въ теченіе десяти дней комиссія изслѣдовала р. Амуръ и берега ея на протяженіи 906 верстъ, при чемъ болѣе подробно осмотрѣла семь пунктовъ, въ которыхъ ширина рѣки, глубина фарватера и свойства береговъ допускали, по первому впечатлѣнію, возможность устройства береговыхъ батарей и загражденія.

Изъ всѣхъ изслѣдованныхъ пунктовъ, по мнѣнію комиссіи, наиболѣе удобнымъ для созданія позиціи представлялся перекатъ у д. Малмыжъ, въ 250 вер. отъ Хабаровска. Выгодныя свойства этого пункта заключались и въ командованіи береговъ, допускающемъ дальній обстрѣлъ значительнаго пространства вверхъ и внизъ по рѣкѣ, и въ небольшой сравнительно ширинѣ рѣки, достигающей всего лишь $1^1/_4$ версты (237), и въ извилистости и незначительной глубинѣ фарватера, доходящей въ низкую воду до 18 футъ.

17 іюня командующій войсками Приамурскаго округа утвердилъ выборъ комиссіи и телеграфировалъ объ этомъ Главнокомандующему съ просьбой объ открытіи кредита на расходы по сооруженію позиціи. Главнокомандующій нашелъ крупный недостатокъ выбранной позиціи въ ея близости къ г. Хабаровску и телеграммой 21 іюня указалъ на желательность устройства загражденія значительно ниже, гдѣ-либо близъ Софійска (238).

Вслѣдствіе полученнаго указанія командующимъ войсками Приамурскаго округа 30 іюня была созвана подъ личнымъ предсѣдательствомъ новая комиссія въ составѣ: начальника штаба округа, начальниковъ инженеровъ и артиллеріи округа, начальника обороны

р. Амура, должность котораго была создана въ концѣ мая для объединенія дѣйствій флотиліи, береговой и минной обороны ([239]), двухъ офицеровъ генеральнаго штаба и одного топографа.

Означенная комиссія, разсмотрѣвъ вновь данныя о всѣхъ изслѣдованныхъ пунктахъ, пришла къ единогласному заключенію, что при существующихъ средствахъ и имѣющемся времени позиція у Малмыжа единственная, которая соотвѣтствуетъ цѣли, о чемъ 2 іюля было донесено по телеграфу Главнокомандующему. 7 іюля изъ Полевого Штаба былъ полученъ отвѣтъ, что Главнокомандующій утвердилъ устройство позиціи у выбраннаго комиссіей пункта ([240]), и работы немедленно начались.

Для вооруженія позиціи представилось возможнымъ изъ средствъ Приамурскаго округа удѣлить въ распоряженіе начальника обороны Амура, кромѣ орудій, поставленныхъ на суда флотиліи, только нижеслѣдующую артиллерію.

1) 9-фунт. пушекъ	8
2) 57-м/м. скорострѣльныхъ.	2
3) 47-м/м. скорострѣльныхъ	3
4) 15-сант.	3
5) 6-дм., длиною въ 28 калибровъ . .	2

Всего 18 орудій, изъ числа которыхъ только пять послѣднихъ были осаднаго типа, остальныя же тринадцать—полевыя. Такое скудное вооруженіе позиціи представляется съ перваго взгляда мало понятнымъ, если принять во вниманіе, что въ это время въ Харбинѣ бездѣйствовалъ обширный осадный паркъ *) съ большимъ количествомъ орудій крупнаго калибра.

Но не слѣдуетъ забывать, что позиція у с. Малмыжъ была уже второй оборонительной линіей, пріобрѣтавшей значеніе лишь послѣ паденія первой, которую представляла изъ себя крѣпость Николаевскъ. Между тѣмъ, современныя событія не указывали на серьезныя намѣренія японцевъ противъ этой крѣпости, а каждый истекшій день дѣлалъ менѣе вѣроятнымъ возможность военныхъ дѣйствій въ устьѣ Амура въ теченіе навигаціи 1905 г.

Тѣмъ не менѣе работы по укрѣпленію Малмыжской позиціи продолжались не только въ августѣ, но даже въ сентябрѣ мѣсяцѣ, послѣ заключенія перемирія, до ратификаціи мирнаго договора. Въ этомъ мѣсяцѣ артиллерія позиціи была усилена еще слѣдующими орудіями:

---

*) См. наст. томъ, ч. I, главу III, „Артиллерійская часть“.

1)	Орудій 4-фунт. мѣдныхъ . . .	14
2)	„ 9 „ „	20
3)	„ 4 „ морскихъ	6
4)	„ 9 „ „	10
5)	Мортиръ полупудовыхъ	6
6)	Пушекъ Гочкиса 37-м/м.	3
7)	„ „ 47-м/м.	3
8)	Пушекъ 57-м/м. скорострѣльныхъ	2
9)	Орудій 6-дм. на станкахъ Пестича. . .	5
10)	„ 6-дм. Бринка	1
11)	„ 15-сант. стальныхъ.	3
	Итого	73

Съ прежде бывшими это составило 91 орудіе, изъ которыхъ 14 было большого калибра. Ко времени окончательнаго прекращенія работъ, въ началѣ октября, было построено 6 батарей; изъ нихъ три батареи на 10 орудій крупнаго калибра и три батареи на 7 орудій мелкихъ калибровъ.

Для устройства минной обороны на Малмыжскую позицію въ іюнѣ мѣсяцѣ была командирована изъ кр. Николаевска команда минеръ съ миннымъ имуществомъ и восемью минами Уайтхеда. Для стрѣльбы послѣдними въ Хабаровской артиллерійской мастерской были изготовлены спусковыя рѣшетки. Было выписано изъ Россіи еще 32 мины Уайтхеда, но онѣ такъ и не успѣли прибыть до закрытія навигаціи.

Гарнизонъ Малмыжской позиціи состоялъ изъ 3-го В.-С. зап. баталіона, команды изъ 100 артиллеристовъ, 1 взвода 9-го сап. баталіона и упомянутой команды минеръ.

Въ концѣ сентября началось разоруженіе плавучихъ батарей и пароходовъ флотиліи, а затѣмъ и береговыхъ батарей, и было закончено къ ноябрю 1905 г.

Предположеніе о возстановленіи рѣчныхъ перевозокъ на водныхъ путяхъ Западной Сибири.

Закончивъ очеркъ эксплоатаціи водныхъ путей Дальняго Востока, слѣдуетъ упомянуть еще о возникшемъ въ концѣ 1904 г. предположеніи воспользоваться водной системой Сибирскаго округа съ цѣлью усиленія транзита грузовъ, доставляемыхъ на Дальній Востокъ изъ Европейской Россіи.

Поводомъ къ возбужденію и разсмотрѣнію этого вопроса послужило то обстоятельство, что частью уже исполненными, частью намѣченными къ исполненію въ 1905 г. съ наступленіемъ теплаго времени мѣрами развитіе пропускной способности Сибирской и

Забайкальской желѣзныхъ дорогъ было доведено до крайнихъ предѣловъ, возможныхъ для однопутныхъ желѣзнодорожныхъ линій. Дальнѣйшее увеличеніе количества перевозимыхъ по этимъ дорогамъ войскъ и воинскихъ грузовъ могло послѣдовать только по прошествіи значительнаго времени, требуемаго на укладку второго пути,—приблизительно не ранѣе $2^{1}/_{2}$—3 лѣтъ. Между тѣмъ, воинскія перевозки на Дальній Востокъ все время прогрессировали, дѣйствующая армія, нуждалась въ усиленіи новыми частями и постоянномъ притокѣ укомплектованій. Кромѣ того, по мѣрѣ численнаго роста арміи, возрастало сомнѣніе въ возможности прокормить ее мѣстными средствами Маньчжуріи и сомнѣніе это временами доходило до того, что предвидѣлась даже необходимость подвоза изъ Россіи полностью всего продовольствія для людей и значительной части фуража *). При послѣднемъ условіи для надобностей дѣйствующей арміи требовалось отъ 18 до 24 поѣздовъ въ сутки **), въ то время, когда Сибирская магистраль при полномъ напряженіи могла удѣлить всего лишь 12.

Необходимо было изыскать иныя средства, внѣ желѣзной дороги, для усиленія воинскихъ перевозокъ на Дальній Востокъ, и съ этою цѣлью при Министерствѣ Путей Сообщенія въ концѣ ноября 1904 г. было образовано совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ начальника Управленія водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ въ составѣ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ и частныхъ компаній, имѣвшихъ отношеніе къ возбужденному вопросу ([241]).

Въ засѣданіяхъ, состоявшихся 27 и 30 ноября, 7, 11 и 17 декабря 1904 г., совѣщаніе разсмотрѣло единственный способъ созданія дополнительныхъ сообщеній а именно—по воднымъ путямъ и грунтовымъ дорогамъ, при чемъ положеніе этого вопроса выяснилось въ слѣдующемъ видѣ (карт. прил. № 16).

Непрерывный Сибирскій водный путь отъ гор. Тюмени до гор. Иркутска пересѣкалъ желѣзную дорогу въ слѣдующихъ пунктахъ: 1) Курганъ на р. Тоболѣ, 2) Омскъ на р. Иртышѣ, 3) Ново-Николаевскъ (ст. Обь) на р. Оби, 4) Поломошная на р. Томи, 5) Ачинскъ на р. Чулымѣ, 6) Красноярскъ на р. Енисеѣ и 7) Иркутскъ на р. Ангарѣ. Такимъ образомъ, пользуясь воднымъ путемъ во время навигаціи, можно было, во-первыхъ, доставить въ Сибирь грузы, необходимые для внутренняго потребленія Сибири, и тѣмъ въ извѣстной степени облегчить желѣзную дорогу для воинскаго транзита на Дальній Востокъ; во-вторыхъ, придвинуть къ Иркутску грузы, на-

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. V, „Интендантская часть".
**) См. наст. томъ, ч. II, гл. XI, „Желѣзныя дороги".

значенные въ дѣйствующую армію, съ тѣмъ, чтобы оттуда доставить ихъ, тоже воднымъ путемъ, до Верхнеудинска, а затѣмъ сухимъ путемъ до Срѣтенска—начальнаго пункта Амурскаго воднаго пути. Но условія плаванія на различныхъ участкахъ Сибирской водной линіи были далеко неодинаковы, вслѣдствіе чего она, въ сущности. не представляла сплошного воднаго пути. Таковымъ могъ считаться лишь Обьскій путь отъ Тюмени до Ачинска, такъ какъ по немъ даже въ мелководье могли проходить безъ перегрузки суда съ осадкою до 3 футъ. Соединительная Обь-Енисейская система—состоящая изъ цѣлаго ряда небольшихъ рѣкъ, соединенныхъ черезъ водораздѣлъ каналомъ, при чемъ только нѣкоторыя изъ нихъ были шлюзованы, большая же часть оставалась въ естественномъ видѣ,—допускала въ мелководье проходъ судовъ съ осадкою всего лишь въ одинъ футъ. Вслѣдствіе отсутствія на прочихъ Сибирскихъ рѣкахъ пароходовъ и судовъ тѣхъ маломѣрныхъ размѣровъ, которые допускала Обь-Енисейская система, она являлась первымъ тормазомъ успѣшному движенію грузовъ, такъ какъ на ней требовалась перегрузка на мелкосидящія суда или, въ противномъ случаѣ, заведеніе соотвѣтственнаго ея свойствамъ рѣчного флота на всемъ водномъ пути, что, конечно, въ краткій срокъ было невыполнимо.

На дальнѣйшемъ пути къ востоку были еще болѣе серьезныя препятствія—это были пороги на среднемъ теченіи р. Ангары: Падунскій и Шаманскій. Первый изъ нихъ вовсе не проходимъ для судовъ даже мѣстной конструкціи, по второму же производилось раньше туерное пароходство, прекращенное въ 1900 г. Для обхода перваго порога грузъ долженъ былъ пройти волокомъ около 3 верстъ, для обхода второго—около 7 верстъ.

Доставленный воднымъ путемъ до Иркутска, грузъ могъ быть перевезенъ тѣмъ же способомъ по оз. Байкалу и р. Селенгѣ до г. Верхнеудинска, откуда дальнѣйшая перевозка возможна была только сухимъ путемъ. Ближайшимъ пунктомъ доставки грузовъ помимо магистрали Забайкальской жел. дор. была ст. Карымская, отходящая отъ которой желѣзнодорожная вѣтвь на Срѣтенскъ не была обременена перевозками и могла работать независимо отъ магистрали. Такимъ образомъ, гужевая перевозка была неизбѣжна между Верхнеудинскомъ и Карымской на протяженіи около 700 верстъ. Бывшій гужевой промыселъ вдоль большого Сибирскаго тракта съ проведеніемъ желѣзной дороги исчезъ совершенно. Частныхъ предпринимателей, желающихъ принять на себя возсозданіе его на короткое время, трудно было найти, вслѣдствіе громадныхъ единовременныхъ расходовъ, необходимыхъ при первоначальномъ обзаведеніи, и казна должна была бы взять организацію этого дѣла на себя. По

примѣрному подсчету, оборудованіе гужевой перевозки между Верхнеудинскомъ и Карымской съ провозной способностью до 250.000 пуд. въ мѣсяцъ и содержаніе ея въ теченіе пяти мѣсяцевъ требовало расхода до 7.500.000 руб., что ложилось накладнымъ расходомъ свыше 6 рублей на каждый пудъ перевозимаго груза. Помимо большого расхода, труднопреодолимыя препятствія заключались въ пріобрѣтеніи нужнаго количества лошадей (до 20.000), подводъ (до 18.000) и въ доставкѣ фуража для продовольствія обоза, не говоря уже о томъ, что личный составъ его долженъ былъ быть полностью поставленъ военнымъ вѣдомствомъ, такъ какъ на мѣстѣ ничего нельзя было получить.

Крупные недостатки Сибирскаго воднаго пути, годнаго для перевозки значительныхъ грузовъ только до Ачинска, дороговизна и сложность оборудованія гужевой перевозки, необходимой для смычки Сибирскаго пути съ Амурскимъ бассейномъ, — заставили отказаться отъ пользованія имъ для доставки грузовъ въ дѣйствующую армію, тѣмъ болѣе, что дальнѣйшія событія не оправдали опасеній о недостаточности достигнутой провозной способности Сибирской желѣзнодорожной магистрали для удовлетворенія текущихъ надобностей дѣйствующей арміи *).

---

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. V, „Интендантская часть“.

ГЛАВА XIII.

Грунтовые пути.

Общія условія дорожныхъ работъ въ Маньчжуріи.

Степень проходимости грунтовыхъ путей Маньчжуріи находится въ самой тѣсной зависимости отъ погоды, вѣрнѣе — отъ количества выпадающей влаги.

Въ этомъ отношеніи наблюдаются два рѣзко отличающихся другъ отъ друга періода: періодъ дождей продолжительностью около 2—2½ мѣсяцевъ, начинающійся обыкновенно въ концѣ мая и кончающійся въ серединѣ августа, и сухой періодъ—прочее время.

Въ періодъ дождей, въ особенности, если они идутъ безъ продолжительныхъ перерывовъ, грунтовые пути приходятъ въ ужасное состояніе, и передвиженіе по нимъ дѣлается почти невозможнымъ.

Почва въ Маньчжуріи по преимуществу черноземъ и лессъ. Послѣдній, очень плотный и твердый въ сухое время года, во время дождей размокаетъ и обращается въ глубокую, липкую грязь. Грунтовые пути дѣлаются для обозовъ, въ буквальномъ значеніи этого слова, непроѣзжими. Мѣстные жители, для которыхъ это явленіе, конечно, обычно, такъ пріурочили свою жизнь, что въ этотъ періодъ имъ рѣдко приходится пользоваться грунтовыми путями. Нагруженныя повозки, въ особенности арбы мѣстнаго типа, имѣющія колеса съ узкимъ, острымъ ободомъ, двигаясь по обильно смоченной дождемъ дорогѣ, врѣзываются въ землю и быстро превращаютъ полотно дороги въ глубоко вспаханное поле. Строить для этого періода что-либо болѣе солидное, въ родѣ шоссе, не было ни времени, ни матеріала; поэтому приходилось ограничиваться палліативами, какъ, напримѣръ: отводомъ воды, постройкой гатей, мостовъ, отводомъ дороги въ сторону на незатопляемыя или менѣе топкія мѣста и т. п., но все это только отчасти помогало дѣлу. Пробовали покрывать полотно дороги пучками гаоляновой соломы и засыпать сверху сухой землей, но тяжелыя повозки, проникая своими колесами черезъ толщу насыпной земли, разрѣзали гаолянъ и куски жесткой, какъ хворостъ,

соломы, выставляясь торчкомъ наружу, опасно накалывали ноги лошадей. Лучшіе результаты давало укрѣпленіе полотна дороги сплошной настилкой фашинъ, но работа эта была очень копотлива, стоила дорого, да и такія гати при большомъ движеніи все-таки требовали постояннаго ремонта.

Поэтому для поддержанія хоть какого-нибудь грузового движенія на пришедшихъ въ такое состояніе путяхъ приходилось доводить грузъ повозокъ до возможно меньшихъ предѣловъ, хотя случалось нерѣдко, что и порожнія повозки застревали. Единственнымъ же надежнымъ средствомъ передвиженія грузовъ былъ переходъ на вьючный обозъ.

Разливы рѣкъ и громадный подъемъ воды въ гористыхъ мѣстностяхъ иногда на нѣкоторое время вовсе прекращали движеніе. Но зато въ тѣхъ же мѣстностяхъ полотно дороги было болѣе проѣзже, такъ какъ тамъ чаще встрѣчался песчаный и скалистый грунтъ.

Если промежутки между дождями бывали продолжительны (1—1$^1/_2$ недѣли), то дороги успѣвали поверху обсохнуть настолько, что движеніе по нимъ къ концу этого времени дѣлалось удобнымъ не только для пѣшеходовъ, но даже и для всадниковъ, которыхъ выдерживалъ верхній обсохнувшій слой почвы; тяжелыя же повозки и орудія, прорѣзывая колесами эту кору, попадали въ трясину, изъ которой не могли выбраться безъ посторонней помощи. Стоило же пройти только небольшому дождю, чтобы верхній слой растворялся, и почва, глубоко пропитанная влагой, превращалась вновь въ непроходимую грязь.

Затѣмъ, по прекращеніи дождливаго періода, почва начинала быстро просыхать и полотно дороги дѣлалось настолько твердымъ, что даже колеса китайскихъ арбъ не оставляли на немъ никакого слѣда. Въ это время каждая работа по исправленію пути приносила существенную пользу, не уничтожалась безслѣдно, какъ во время дождей, а продолжала существовать до слѣдующаго дождливаго періода. Но съ этими работами необходимо было очень спѣшить, чтобы выполнить ихъ до морозовъ.

При морозахъ земляныя работы дѣлались крайне трудными. При почти полномъ отсутствіи снѣга грунтъ промерзалъ очень глубоко и становился твердымъ, какъ скала. Лопаты оказывались негодными и приходилось работать кирками, мотыками, ломами, а зачастую прибѣгать къ взрывчатымъ веществамъ. Самая легкая работа, какъ, напримѣръ: выравниваніе полотна, срываніе бороздъ на гаоляновыхъ поляхъ, рытье канавъ и т. п., превращалась зимой въ медленную и въ дорого стоящую работу.

Характеръ дорожныхъ работъ.

Работы по исправленію существующихъ и разработкѣ новыхъ дорогъ состояли въ слѣдующемъ:

1) Спрямленіе дорогъ, которыя, проходя между деревнями, нерѣдко были очень извилисты и не соотвѣтствовали требуемому направленію. Въ этихъ случаяхъ приходилось прокладывать дороги прямо по полямъ, такъ какъ на равнинахъ и въ долинахъ Южной Маньчжуріи, которая по преимуществу и была ареной боевыхъ дѣйствій, нѣтъ почти ни одного клочка невоздѣланной или незасѣянной земли.

2) Уширеніе полотна существующей дороги.

3) Постройка мостовъ, дамбъ и гатей.

4) Разработка спусковъ, подъемовъ и переваловъ на путяхъ черезъ овраги, холмы и горы. Нерѣдко на большихъ подъемахъ приходилось вести дорогу зигзагами, при чемъ дѣло не обходилось безъ подрывныхъ работъ. Въ качествѣ взрывчатаго вещества употреблялся преимущественно рокорокъ ([242]). Пороха и пироксилина расходовали мало. Послѣдній берегли для разрушенія искусственныхъ сооруженій желѣзной дороги при отступленіи.

5) Устройство канавъ и отводъ воды.

6) Планировка верхняго полотна дороги—уничтоженіе бороздъ, рытвинъ, выбоинъ и пр.

Характеръ работъ по проведенію вновь и исправленію существующихъ дорогъ зависѣлъ отъ свойствъ мѣстности, по которой пролегала дорога. Въ горныхъ участкахъ вниманіе главнымъ образомъ обращалось на разработку переваловъ въ отношеніи уширенія ихъ настолько, чтобы повозки могли двигаться въ два ряда, и затѣмъ въ смягченіи подъемовъ и спусковъ. Грунтъ на этихъ участкахъ, въ большинствѣ случаевъ каменистый и песчаный, не требовалъ особыхъ работъ по укрѣпленію полотна проводимой дороги и разъ дорога была правильно трассирована, отводъ воды сдѣланъ, мосты построены—дорогой можно было пользоваться безъ значительнаго ремонта и въ сухую, и въ дождливую погоду.

При неправильной трассировкѣ дороги, т. е. если она была проведена слишкомъ низко вдоль русла овраговъ и рѣкъ, при сильныхъ паводкахъ, которые во время дождей въ горахъ появлялись совершенно неожиданно, движеніе въ такихъ мѣстахъ становилось невозможнымъ и были даже случаи гибели обозовъ и людей въ стремительныхъ горныхъ потокахъ.

Полное незнакомство съ физическими свойствами страны крайне осложняло рѣшеніе вопроса о величинѣ отверстія и высотѣ мостовъ, которые приходилось перекидывать черезъ горныя рѣки.

На равнинныхъ участкахъ, какъ уже было упомянуто выше, мѣры для отвода воды приносили мало пользы, такъ какъ лессовая и черноземная почва, не давая стекать водѣ, впитывала ее въ себя подобно губкѣ. На опытѣ оказалось, что канавы съ вертикальными стѣнками, которыми предполагали осушать полотно дороги, только ухудшали условія движенія по ней, такъ какъ не допускали съѣзжать съ нея въ очень разъѣзженныхъ и топкихъ мѣстахъ для того, чтобы объѣхать ихъ цѣлиной. Поэтому впослѣдствіи (въ 1905 году) строители дорогъ признали болѣе цѣлесообразнымъ дѣлать боковыя канавы съ очень отлогими стѣнками, что давало возможность повозкамъ въ любомъ мѣстѣ съѣзжать съ дороги.

Ширина проводимыхъ дорогъ колебалась отъ $2^1/_2$ до 4 саженъ ([243]). Строго выработаннаго типа не было, и каждый производитель работъ примѣнялъ тотъ типъ, который онъ въ данномъ случаѣ признавалъ лучшимъ.

Такъ какъ мѣстныя дороги, кромѣ такъ называемыхъ мандаринскихъ, очень узки, то при исправленіи ихъ приходилось уширять полотно, гдѣ это было возможно, или отводить дорогу на новое мѣсто тамъ, гдѣ она шла глубокой рытвиной, до сажени и болѣе глубиною, что было обычнымъ явленіемъ на старыхъ китайскихъ дорогахъ и объяснялось тѣмъ, что потоки, въ которые обращались дороги во время дождей, съ каждымъ годомъ углубляли себѣ русло въ мягкомъ лессѣ. Кромѣ того, отводились дороги и въ обходъ селеній, гдѣ обыкновенно даже въ сухую погоду онѣ были мало проѣзжи вслѣдствіе застоя воды и нечистотъ въ узкихъ улицахъ.

При обиліи въ Маньчжуріи рѣкъ, ручьевъ и овраговъ, весьма важнымъ былъ вопросъ объ устройствѣ черезъ нихъ надежныхъ переправъ. Мѣстные жители, какъ уже было упомянуто, въ дождливый періодъ никуда не выѣзжаютъ, въ сухое же время довольствуются бродами; къ постройкѣ мостовъ прибѣгаютъ въ очень рѣдкихъ случаяхъ безусловной необходимости, но и существовавшіе мосты по своей ветхости не обладали требуемой надежностью и почти безъ исключенія вовсе не годились для артиллеріи. Вслѣдствіе этого на всѣхъ дорогахъ пришлось вновь строить мосты какъ для проѣзда, такъ и пѣшеходные.

Для постройки небольшихъ мостовъ обыкновенно пользовались подручнымъ матеріаломъ какъ вслѣдствіе спѣшности работъ, такъ и вслѣдствіе затруднительности подвоза матеріала. По этимъ же причинамъ при постройкѣ мостовъ тоже не придерживались опредѣленнаго типа, а примѣнялись къ имѣвшемуся сорту лѣса, стремясь лишь достигнуть нужной прочности. Дѣлали мосты на козлахъ, на сваяхъ, забитыхъ ручной бабой, на лежняхъ. Настилы, гдѣ возможно, дѣлали

изъ досокъ, а тамъ, гдѣ нельзя было достать досокъ,—изъ накатника или жердей, покрытыхъ хворостомъ или гаоляновой соломой съ насыпкою поверхъ земли, песка или щебня.

Мосты черезъ большія рѣки строились по спеціальнымъ проектамъ, сваи забивались копромъ, для плавучихъ мостовъ сооружались деревянные понтоны; лѣсной матеріалъ заготовлялся или покупался соотвѣтственныхъ размѣровъ. Для этого на ст. Таолайчжоу Кит. Вост. ж. д. былъ устроенъ большой складъ лѣса, гдѣ производилась пилка и обдѣлка его.

Первый періодъ дорожныхъ работъ до прибытія полевого дорожнаго управленія.

Театръ военныхъ дѣйствій — не принадлежащая намъ, а лишь временно оккупированная территорія—въ отношеніи грунтовыхъ путей былъ вовсе неподготовленъ. Правда, еще до разрыва съ Японіей существовало предположеніе объ устройствѣ надежнаго пути отъ желѣзной дороги на участкѣ между Ляояномъ и Хайченомъ въ юго-восточномъ направленіи къ корейской границѣ (карт. прил. № 17), но это такъ и осталось предположеніемъ [244].

Съ пути слѣдованія къ арміи г.-ад. Куропаткинъ 3 марта телеграфировалъ Временно-Командовавшему арміей генералу Линевичу о необходимости немедленно приступить, если это еще не сдѣлано, къ разработкѣ грунтовыхъ дорогъ отъ южной вѣтви Кит. Вост. ж. д. къ переваламъ черезъ Фыншуйлинскій хребетъ, привлекая къ этимъ работамъ за хорошую плату китайцевъ [245].

Въ это время полевое управленіе арміи было еще въ періодѣ формированія. Спеціальнаго органа, вѣдающаго устройствомъ грунтовыхъ путей—полевого дорожнаго управленія еще не было, поэтому распоряженіе это было передано для исполненія начальнику Восточнаго отряда генералу Кашталинскому [246], на котораго и было возложено руководство разработкой этого пути въ направленіи отъ Шахедзы къ Ляояну; для ускоренія, одновременно, въ противоположномъ направленіи велась работа изъ Ляояна подъ руководствомъ начальника Ляоянскаго гарнизона. Въ распоряженіи начальника Восточнаго отряда былъ всего одинъ саперный баталіонъ, которому и безъ того было болѣе, чѣмъ достаточно, дѣла на позиціяхъ отряда у Шахедзы и Тюренчена; поэтому на громадное протяженіе дороги (около 200 верстъ) была удѣлена всего лишь одна саперная рота, нижніе чины которой должны были служить инструкторами рабочихъ, нанимаемыхъ среди мѣстныхъ жителей. Вслѣдствіе столь незначительнаго наблюдательнаго состава, слабаго прилива рабочихъ изъ сравнительно мало населенной гористой мѣстности, по которой пролегала дорога, а главнымъ образомъ—вслѣдствіе отсутствія спеціальнаго органа, отвѣтственнаго за состояніе путей, работа подвигалась очень медленно.

Къ концу марта, т. е. въ теченіе почти мѣсяца, не было замѣтно улучшенія дороги, между тѣмъ оттаиваніе промерзшей почвы и таяніе снѣговъ въ горахъ грозили вовсе прекратить движеніе. Вотъ какъ описываетъ состояніе этого пути начальникъ этапнаго участка полк. Добронравовъ въ своей телеграммѣ начальнику военныхъ сообщеній 23 марта: „дороги мѣстами такъ плохи, что обозы „застреваютъ въ пути; топи даже объѣхать нельзя. Былъ лично сви„дѣтелемъ, какъ лошади лежатъ, затянутыя въ грязи. Работаетъ „1-я саперная рота отъ Фынхуанчена до Сейлюджана *); отъ Ша„хедзы работаютъ войска, прошли только 6 верстъ“ (247).

Вслѣдствіе слабой успѣшности дорожныхъ работъ и полной зависимости ихъ отъ желанія мѣстнаго населенія принимать въ нихъ участіе возникло предположеніе о наймѣ для этихъ работъ русскихъ рабочихъ (чикойцевъ изъ Забайкальской области) въ числѣ 4—6 тысячъ человѣкъ, дабы, составивъ изъ нихъ артели, передвигать послѣднія, куда надобно, и не быть въ зависимости отъ недостатка мѣстныхъ рабочихъ по экономическимъ или политическимъ причинамъ. Это предположеніе было доложено г.-ад. Куропаткину уже по пріѣздѣ его въ Ляоянъ, 27 марта, при представленіи ему проекта постройки шоссейной дороги отъ Ляояна черезъ Ыйчжю къ Сеулу. Предположеніе это получило полное одобреніе съ его стороны, но осуществлено почему-то не было. По всей вѣроятности, главной причиной было отсутствіе въ Забайкальѣ рабочихъ рукъ, въ требуемомъ количествѣ, такъ какъ на вызовъ, мѣсяцъ спустя, вольнонаемныхъ русскихъ людей для службы въ транспортахъ, службы болѣе легкой, чѣмъ дорожныя работы, откликнулось едва 1.500 чел. **).

Формированіе полевого дорожнаго управленія въ Петербургѣ затянуло прибытіе его въ Ляоянъ до мая 1904 г., между тѣмъ начавшіяся боевыя дѣйствія заставляли спѣшить съ устройствомъ грунтовыхъ путей. Поэтому разработка ихъ была возложена на инспектора инженеровъ арміи, управленіе котораго, съ личнымъ составомъ по преимуществу изъ мѣстныхъ чиновъ, было уже сформировано.

Въ особомъ совѣщаніи, состоявшемся 3 апрѣля въ Ляоянѣ подъ предсѣдательствомъ начальника Штаба арміи (248), было рѣшено (249) устройство слѣдующей дорожной сѣти:

1) Подготовить не менѣе 3 путей отъ Ляояна къ Мукдену и далѣе на сѣверъ (послѣднее распоряженіемъ начальника военно-окружного инженернаго управленія).

2) Подготовить пути и переправы къ западу отъ Ляояна на Даванъ и Синминтинъ.

---

*) Сосѣдній съ Фынхуанченомъ этапъ по направленію къ Ляояну.

**) См. наст. томъ, ч. II, гл. XV „Служба транспортовъ“.

Затѣмъ дальнѣйшими указаніями, данными инспектору инженеровъ арміи въ теченіе апрѣля, на него была возложена разработка дорогъ:

1) Трехъ путей отъ Ляояна къ Хайчену.

2) Отъ Хайчена къ Инкоу.

3) Отъ Хайчена до Далинскаго перевала на юго-востокъ въ направленіи на Сюянь и на востокъ—до Пхайлинскаго перевала.

4) Отъ Ляояна къ перевалу Фыншуйлинъ и отъ Модулинскаго перевала къ этапу Хоянъ.

5) Отъ Шахедзы къ Фынхуанчену.

6) Отъ Ляояна къ Саймацзы.

7) Отъ Давана на Ляохэ до д. Сундяпуза на р. Лунхэ.

Прибытіе полевого дорожнаго управленія.

Къ 1 мая, когда, наконецъ, прибыло полевое дорожное управленіе, распоряженіемъ инспектора инженеровъ производилась разработка дорогъ въ направленіяхъ, показанныхъ на прилагаемой схемѣ [250] (карт. прил. № 17).

Какъ видно, основной идеей сѣти путей было созданіе трехъ дорогъ, параллельныхъ магистрали Кит. Вост. ж. д., и затѣмъ дорогъ изъ раіона сосредоточенія (между Ляояномъ и Хайченомъ) къ переваламъ Фыншуйлинскаго хребта. Пути вдоль полотна желѣзной дороги инспекторомъ инженеровъ арміи разрабатывались до параллели Мукдена, далѣе они прокладывались начальникомъ военно-окружного инженернаго управленія. Предполагалось довести ихъ до Харбина, но ближайшимъ пунктомъ въ первую очередь былъ намѣченъ Тѣлинъ [251].

По прибытіи въ Ляоянъ личнаго состава полевого дорожнаго управленія, ему тотчасъ же было приказано приступить къ разработкѣ путей на востокъ отъ Ляояна, начатыхъ управленіемъ инспектора инженеровъ арміи.

Спеціально назначенное для руководства дорожными работами полевое дорожное управленіе первое время находилось въ крайне тяжеломъ положеніи. Прежде всего обнаружился недостатокъ въ личномъ составѣ—не хватало производителей работъ, десятниковъ и техниковъ; затѣмъ не оказалось рабочаго инструмента, каковой не былъ привезенъ изъ Россіи въ томъ расчетѣ, что часть его можно будетъ позаимствовать у Кит. Вост. ж. д., часть же пріобрѣсти на мѣстѣ. Расчеты эти не оправдались, такъ какъ Кит. Вост. ж. д., выполняя обширную программу развитія и усиленія пропускной способности дороги, сама нуждалась въ инструментѣ, мѣстный же инструментъ, какъ по образцу своему, такъ и по качеству, оказался мало пригоднымъ; геодезическаго инструмента на мѣстѣ вовсе не было. Пришлось экстренно выписывать все нужное изъ Россіи, для пріоб-

рѣтенія же самаго необходимаго и неотложнаго командировать въ Иркутскъ и Харбинъ. Въ ожиданіи прибытія того и другого, поневолѣ надо было довольствоваться негоднымъ китайскимъ инструментомъ и небольшимъ количествомъ того инструмента, который въ ущербъ себѣ удѣлилъ инспекторъ инженеровъ арміи. Вслѣдствіе этихъ причинъ работы вначалѣ подвигались очень медленно, прерываясь за недостаткомъ то инструмента, то подрывного матеріала, то личнаго состава и рабочихъ. Между тѣмъ, съ развитіемъ операцій, количество работъ все увеличивалось, а самыя работы вслѣдствіе начавшихся дождей становились болѣе затруднительными.

Наконецъ, въ концѣ іюня и первой половинѣ іюля въ составъ арміи прибыли: 2-я рота 4-го жел.-дор. баталіона, за ней 2-я рота 2-го жел.-дор. баталіона и весь 3-й жел.-дор. баталіонъ. Съ этими 6 жел.-дор. ротами прибылъ и штатный инструментъ. Благодаря этому явилась возможность повести работу успѣшнѣе. Конечно, желѣзнодорожныя войска при своей малочисленности не могли служить рабочей силой и употреблялись лишь въ качествѣ инструкторовъ или охраны, рабочія же партіи пополнялись главнымъ образомъ наемными китайцами, а по близости отъ боевыхъ линій приходилось прибѣгать къ наряду отъ войскъ.

Складъ матеріаловъ и инструмента былъ образованъ сперва на ст. Куанчендзы при паркѣ конно-желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ, какъ было уже упомянуто, былъ устроенъ обширный лѣсной складъ на берегу р. Сунгари у ст. Таолайчжоу [252].

Съ наймомъ китайцевъ происходили не малыя затрудненія, въ особенности во время полевыхъ работъ. Приходилось даже прибѣгать къ содѣйствію мѣстныхъ китайскихъ властей. Посредниками для найма рабочихъ служили переводчики, что представляло большое неудобство въ томъ отношеніи, что эти лица нерѣдко пользовались нашимъ незнаніемъ китайскаго языка и эксплоатировали въ свою пользу рабочихъ. Тамъ, гдѣ рабочіе были, они охотно шли на работы, но не съ перваго раза—нужно было сначала заслужить ихъ довѣріе и вселить въ нихъ увѣренность, что имъ будутъ платить правильно и аккуратно. Обыкновенно въ качествѣ поставщиковъ рабочихъ являлись старшины; черезъ нихъ велись и расчеты съ рабочими, при чемъ выдача денегъ послѣднимъ должна была обязательно производиться ежедневно.

По раіонамъ, въ которыхъ производились дорожныя работы въ разные періоды кампаніи, дороги можно разбить на слѣдующія группы:

1) Ляоянскую группу дорогъ, разработанныхъ отъ начала кампаніи до отступленія арміи отъ Ляояна (до 22 августа 1904 г.).

2) Мукденскую группу дорогъ, разработанныхъ съ конца августа 1904 г. по февраль 1905 г.

3) Сыпингайскую группу дорогъ, разработанныхъ съ марта по сентябрь 1905 г.

4) Харбинскую группу дорогъ, разработанныхъ разновременно въ теченіе всей кампаніи; и

5) Въ видѣ отдѣльной группы—дамбы-гати на подходахъ къ мостамъ черезъ р.р. Сунгари и Лялинхэ, начатыя въ концѣ апрѣля 1905 г.

Ляоянская сѣть грунтовыхъ дорогъ.
(Карт. прил. № 18).

Ляоянскую сѣть грунтовыхъ дорогъ составили 24 разновременно разработанныхъ участка, общимъ протяженіемъ въ 1.082 версты (253). Общій успѣхъ за $4^1/_2$ мѣсяца работы этого періода составилъ около 8 верстъ въ день.

Бо̀льшая часть дорогъ этой сѣти строилась постепенно, по мѣрѣ возникновенія въ нихъ надобности. И такъ какъ надобность возникала обыкновенно для насъ неожиданно, подъ давленіемъ военныхъ дѣйствій, инипіатива въ которыхъ принадлежала почти исключительно непріятелю, а не намъ, то распоряженія о постройкѣ дорогъ обычно носили спѣшный характеръ. Случалось иногда, что такія распоряженія бывали неисполнимы, такъ какъ мѣстность, по которой должна была проходить предположенная дорога, ко времени полученія приказанія о постройкѣ дороги попадала въ руки противника, какъ, напримѣръ, дорога отъ ст. Шахэ (южное) къ этапу Сяолиндзы съ вѣтвью на Кофынцы (254); изъ всей намѣченной дороги успѣли построить лишь небольшой участокъ въ 4 версты (см. примѣч. (253), дорогу подъ № 20).

Пять дорогъ, ведущихъ къ сѣверу отъ Ляояна, были доведены только до параллели разъѣзда № 101, вслѣдствіе того, что распоряженіе объ ихъ разработкѣ было получено лишь 6 августа (255). Такимъ образомъ, ко времени отступленія арміи къ Мукдену изъ всей сѣти дорогъ, разработанныхъ полевымъ дорожнымъ управленіемъ, къ послѣднему пункту вела только одна дорога Беньсиху—Мукденъ. Правда, еще въ началѣ кампаніи, какъ было упомянуто выше, были разработаны распоряженіемъ инспектора инженеровъ арміи три пути, параллельные желѣзной дорогѣ, но разработка ихъ была закончена еще до наступленія дождливаго періода, поэтому къ тому времени, когда пришлось пользоваться ими, успѣли исчезнуть почти всѣ слѣды этой разработки.

Мукденская сѣть грунтовыхъ дорогъ.
(Карт. прил. № 19).

Послѣ остановки войскъ на позиціяхъ къ югу отъ Мукдена началась разработка дорогъ для обслуживанія новаго раіона. Въ первую очередь было

поставлено исправленіе дорогъ на Тѣлинъ, въ виду невыяснившейся стратегической обстановки послѣ Ляоянскаго боя. Изъ 6 желѣзнодорожныхъ ротъ, бывшихъ въ распоряженіи полевого дорожнаго управленія, на это было назначено 4 роты. На нихъ было возложено исправленіе Мандаринской дороги и еще двухъ другихъ, идущихъ вдоль полотна желѣзной дороги. 25 августа эти работы были уже начаты (256). Хотя эти дороги были уже разработаны весною распоряженіемъ начальника военно-окружного инженернаго управленія, но лѣтніе дожди уничтожили все, что было сдѣлано.

Затѣмъ велись дорожныя работы во время подготовки къ сентябрьскому наступленію; послѣ же прочнаго занятія позицій на р. Шахэ была устроена цѣлая сѣть путей какъ въ ближайшемъ тылу до Тѣлина, такъ и отъ послѣдняго пункта на сѣверъ, до Каюяня.

За время съ 25 августа 1904 г. по 25 февраля 1905 г. было разработано 36 участковъ грунтовыхъ дорогъ (257), общимъ протяженіемъ 952 версты. Средній успѣхъ работы, такимъ образомъ, выразился въ 5 вер. въ день.

Кромѣ этихъ дорогъ, разработанныхъ распоряженіемъ полевого дорожнаго управленія, во время расположенія арміи на позиціяхъ праваго берега р. Шахэ была разработана еще густая сѣть путей собственными средствами войскъ по указаніямъ корпусныхъ и отрядныхъ штабовъ *).

Съ образованіемъ на театрѣ военныхъ дѣйствій трехъ Маньчжурскихъ армій разработка грунтовыхъ путей распредѣлилась между четырьмя полевыми дорожными управленіями, независимыми другъ отъ друга **). Полевое дорожное управленіе, подчиненное начальнику военныхъ сообщеній при Главнокомандующемъ, получило въ свое вѣдѣніе разработку путей въ раіонѣ общаго ближняго тыла армій, т. е. самую обширную и самую важную сѣть тыловыхъ путей. Полевымъ дорожнымъ управленіямъ армій были предоставлены короткіе отрѣзки путей, пролегавшихъ въ неглубокихъ армейскихъ раіонахъ черезъ пункты расположенія войскъ первой линіи и ихъ резервовъ. Эти пути состояли въ постоянномъ пользованіи войскъ и, въ сущности говоря, не могли быть названы тыловыми. Полевымъ дорожнымъ управленіямъ армій не было почти никакой работы, кромѣ развѣ заботы объ обезпеченіи войскамъ арміи переправъ черезъ Хуньхэ, но и это въ зимнее время не составляло особеннаго труда, такъ какъ рѣка повсюду была покрыта прочнымъ льдомъ.

*) См. т. IV, гл. „Организація ближняго тыла въ періодъ кампаніи отъ сраженія на р. Шахэ до боя у Сандэпу“.

**) См. наст. томъ, ч. I, гл. I „Административное устройство“.

Согласно временнаго положенія о полевомъ управленіи при главнокомандующемъ, полевое дорожное управленіе при Главнокомандующемъ и полевыя дорожныя управленія армій должны были взаимно согласовать свои дѣйствія, продолжая въ своихъ раіонахъ тѣ пути, которые подходили къ ихъ границамъ изъ прилегающихъ раіоновъ. На практикѣ это было осуществлено 16 декабря 1904 г., когда Штабомъ Главнокомандующаго былъ намѣченъ для разработки цѣлый рядъ путей, ведущихъ отъ фронта армій въ тылъ (258) (карт. прил. № 20). Участки этихъ путей къ югу отъ р. Хуньхэ было поручено разработать полевымъ дорожнымъ управленіямъ армій, къ сѣверу же—полевому дорожному управленію при Главнокомандующемъ. Въ дальнѣйшемъ совокупныя дѣйствія этихъ однородныхъ органовъ ни въ чемъ не проявились.

Сыпингайская сѣть грунтовыхъ дорогъ. *(Карт. прил. № 21).*

Вскорѣ послѣ остановки войскъ на Сыпингайскихъ позиціяхъ раіонъ ближайшаго общаго тыла былъ упраздненъ и разработка грунтовыхъ путей въ тылу армій до р. Сунгари, бывшей границей общаго тыла, была возложена на полевыя дорожныя управленія армій. При отступленіи же отъ Мукдена и первое время расположенія арміи на Сыпингайскихъ позиціяхъ, пока эта реформа еще не была осуществлена, работы по исправленію путей велись полевымъ дорожнымъ управленіемъ при Главнокомандующемъ.

За короткое время съ 25 февраля по 15 марта *) этимъ управленіемъ было разработано 4 дороги:

1) Тѣлинъ — Маймайкай протяженіемъ . . .	125	верстъ.
2) Лидятунь—Чандятунь „	50	„
3) Гунчжулинъ—Куанчендзы „	65	„
4) Тѣлинъ—Гунчжулинъ (2 дороги) „ .	322	„

Всего было разработано 562 версты, что составило около 30 верстъ въ день. Въ объясненіе такой успѣшности работъ слѣдуетъ замѣтить, что эти дороги разрабатывались большею частью во время отступленія и поэтому производились лишь самыя необходимыя исправленія.

Затѣмъ, послѣ перехода дорожныхъ работъ въ руки полевыхъ дорожныхъ управленій трехъ армій, въ раіонахъ армій были разработаны слѣдующія дороги:

Въ раіонѣ I арміи отъ линіи Гунчжулинъ — Сандятуръ — Итунчжоу—Мопейшань до р. Сунгари на участкѣ Таолайчжоу—Гиринъ было разработано 8 продольныхъ корпусныхъ дорогъ и 5 поперечныхъ (259).

Общая длина разработаныхъ на этихъ 13 дорогахъ участковъ рав-

---

*) Когда вошло въ силу новое распредѣленіе раіоновъ между арміями.

нялась 1.471 вер., что составило по 9 верстъ на день работъ; мостовъ было построено 3.387 пог. саж. и гатей—56 верстъ.

Въ раіонѣ II арміи: отъ линіи разъѣздъ № 84—Маймайкай къ линіи Куанчендзы—Тидіафынфань было разработано 4 продольныхъ корпусныхъ дороги и 5 поперечныхъ ([260]), общимъ протяженіемъ въ 592 версты, что составило по 3,5 версты на день работы; на этихъ дорогахъ было построено 1.813,5 пог. саж. мостовъ.

Въ раіонѣ III арміи отъ линіи Людяпуза—Гунчжулинъ до линіи Лунуанъ—ст. Бухай было разработано 4 продольныхъ корпусныхъ дороги и 7 поперечныхъ ([261]), общимъ протяженіемъ въ 850 вер., что составило по 5 верстъ на день работы; на этихъ дорогахъ было построено 2.343 пог. саж. мостовъ и 76¹/₃ верстъ гатей.

Къ югу отъ указанныхъ въ раіонахъ армій линій дороги разрабатывались войсковыми средствами по указаніямъ корпусныхъ штабовъ въ раіонѣ каждаго корпуса.

Взамѣнъ работъ въ раіонахъ армій на полевое дорожное управленіе при Главнокомандующемъ 12 апрѣля 1905 г. ([262]) была возложена разработка дорогъ въ раіонѣ общаго тыла отъ р. Сунгари по направленію къ Харбину (карт. прил. № 22):

1) Таолайчжоу—Сіусуйдянцзы—Харбинъ.
2) Таолайчжоу—Уцзяджанъ—Харбинъ.
3) Таолайчжоу—Уцзяджанъ—Бодунэ.
4) Бодунэ—Харбинъ.
5) Сіусуйдянцзы—Гиринъ.
6) Гиринъ—Омосо.
7) Таянмяо—Харбинъ.

Кромѣ того, въ этомъ же раіонѣ начальнику инженеровъ тыла была поручена разработка четырехъ параллельныхъ дорогъ вдоль полотна желѣзной дороги, по двѣ съ каждой стороны, отъ ст. Лошагоу къ Харбину. И въ еще болѣе глубокомъ тылу начальнику воен. сообщ. тыла было приказано разработать двѣ дороги Бодунэ—Цицикаръ и двѣ дороги Харбинъ—Фулярди.

Распредѣленіе дорожныхъ работъ между нѣсколькими органами вызывалось тѣмъ, что личный составъ одного изъ органовъ не въ состояніи былъ бы руководить работами на такомъ громадномъ протяженіи, на которое раскинулась сѣть проектированныхъ путей, поэтому къ этимъ работамъ, которыя въ сущности составляли предметъ вѣдѣнія начальника воен. сообщ. тыла, были привлечены полевое дорожное управленіе при Главнокомандующемъ, какъ оставшееся безъ дѣла по упраздненіи раіона ближняго общаго тыла армій, и управленіе начальника инженеровъ тыла, какъ принявшее на себя

съ самаго начала кампаніи часть этихъ работъ, въ качествѣ органа болѣе подготовленнаго для производства ихъ.

Кромѣ разработки грунтовыхъ дорогъ, на полевое дорожное управленіе при Главнокомандующемъ была возложена постройка подходныхъ дамбъ-гатей къ мостамъ черезъ р.р. Сунгари и Лялинхэ на путяхъ, ведущихъ отъ линіи р. Сунгари къ Харбину.

Съ 25 іюля, когда полевое дорожное управленіе при Главнокомандующемъ было упразднено, всѣ начатыя имъ работы перешли въ вѣдѣніе дорожнаго управленія тыла, которое и вело ихъ до прекращенія военныхъ дѣйствій.

Мостовыя работы.

Кромѣ небольшихъ мостовъ, строившихся одновременно съ разработкой дорогъ, въ видѣ отдѣльныхъ работъ были построены мосты черезъ крупныя рѣки.

Въ первый періодъ кампаніи, предшествовавшій Ляоянскому сраженію, были построены мосты:

На южномъ фронтѣ—у Хайчена (карт. прил. № 23) два моста на козлахъ черезъ р. Хайченхэ; одинъ мостъ нѣсколько выше желѣзнодорожнаго за лѣвымъ флангомъ укрѣпленной позиціи, другой, значительно ниже его,—противъ д. Шудяпуза между центромъ и правымъ флангомъ позиціи.

На западномъ фронтѣ (карт. прил. № 24) были построены: мостъ на джонкахъ и паромная переправа черезъ р. Ляохэ у Давана и такіе же мосты черезъ р. Хуньхэ у д. Тоучендза, черезъ протокъ Лунхэ у д. Таотхайцзы и черезъ р. Тайцзыхэ у Сяобейхэ.

На этомъ же фронтѣ (карт. прил. № 25) былъ построенъ мостъ на джонкахъ и устроена паромная переправа черезъ р. Ляохэ у д. Каулитунь напротивъ Синминтина и подготовленъ матеріалъ для постройки въ случаѣ надобности второго моста.

На центральной позиціи у Ляояна были построены мосты (карт. прил. № 26):

1) у д. Эфа на джонкахъ ([263]), 2) на Мандаринской дорогѣ на козлахъ, 3) у д. Чжаоцзялинцзя на джонкахъ черезъ 3 протока, 4) ниже желѣзнодорожнаго моста на козлахъ, 5) на излучинѣ рѣки противъ д. Люцзяцзяхэ на джонкахъ, 6) противъ д. Дуанцзяцзяхэ на джонкахъ; противъ двухъ послѣднихъ мостовъ былъ построенъ еще мостъ на козлахъ у форта XI черезъ мелководный рукавъ рѣки, заливаемый во время паводковъ. Кромѣ того, рядомъ съ мостомъ Мандаринской дороги (№ 2) былъ устроенъ пѣшеходный мостъ на козлахъ ([264]).

Длина мостовъ была разсчитана на низкую воду, поэтому, когда во время ливней 17 и 18 іюля 1904 г. вода въ рѣкѣ поднялась до

8 футъ выше ординара и скорость теченія на фарватерѣ достигла 13 футъ въ секунду ([265]) — мосты сильно пострадали отъ паводка. На джоночныхъ мостахъ порвало много якорныхъ канатовъ, на козловыхъ—подмыло и накренило устои. У мостовъ № 1 и № 5 залило низкіе въѣзды на мосты. Ниже моста № 5 рѣка ринулась по другому руслу и отрѣзала отъ города мосты № 6 и № 7. Немедленно началась работа по исправленію поврежденій и устраненію обнаруженныхъ недостатковъ въ длинѣ и высотѣ мостовъ и подъѣздныхъ дамбъ.

Къ 1 августа мосты были приведены въ полную исправность, а 2 числа имъ готовилось уже новое испытаніе. Вслѣдствіе сильнаго ливня въ ночь съ 1 на 2 августа вода въ Тайцзыхэ стала сильно прибывать и въ теченіе сутокъ поднялась до $11^1/_2$ футъ выше ординара; мосты все-таки держались; но около 4 час. дня 3 августа паводокъ хлынулъ валомъ, сорвалъ построенный 10-мъ корпусомъ понтонный мостъ у д. Сетуньдзы, и по рѣкѣ понеслись козлы, переводины и прочій мостовой матеріалъ. Бонъ, построенный выше моста № 1, не выдержалъ удара водяного вала и снесенныхъ потокомъ составныхъ частей понтоннаго моста и разорвался. Мосты оказались беззащитными и всѣ были снесены. Съ большимъ трудомъ на нѣкоторыхъ изъ нихъ удалось лишь задержать мостовой матеріалъ, притянувъ его къ берегу. Дожди, причинившіе эту бѣду и поднявшіе уровень рѣки до 13 футъ выше ординара, прекратились только 5 августа, когда, наконецъ, можно было приступить къ исправленію мостовъ. Мостъ № 1 былъ исправленъ 6 августа; вмѣсто № 2 и № 5 были наведены понтонные мосты. Мосты № 3 и № 4 были исправлены къ 14 августа; мосты № 6 и № 7 (черезъ протокъ противъ мостовъ № 5 и № 6)—къ 19 августа ([266]).

Утромъ 21 августа комендантомъ мостовъ ([267]) было получено приказаніе подготовить къ уничтоженію всѣ мосты ([268]); понтонные были сняты наканунѣ. Въ ночь съ 21 на 22 августа мосты № 1, № 3, № 6 и № 7 были сожжены, № 4—взорванъ.

Одновременно съ постройкой мостовъ черезъ Тайцзыхэ распоряженіемъ инспектора инженеровъ арміи производилась постройка мостовъ черезъ р. Хуньхэ у Мукдена (карт. прил. № 27).

Вслѣдствіе недостатка, весною 1904 года, въ матеріалѣ для постройки плавучихъ устоевъ и отсутствія въ нужномъ количествѣ подходящихъ джонокъ мосты сначала строились главнымъ образомъ на козлахъ съ выводною частью на фарватерѣ рѣки на шаландахъ ([269]), затѣмъ по мѣрѣ возможности козлы замѣнялись шаландами.

Ко времени отступленія арміи отъ Ляояна на Хуньхэ были построены мосты:

№ 1—у д. Хунхепу, на козлахъ и шаландахъ, для всѣхъ родовъ оружія.

№ 2—у д. Тяхе, пѣшеходный черезъ два рукава рѣки: на шаландахъ—на главномъ руслѣ и на козлахъ—на второстепенномъ.

№ 3—на 1/2 версты ниже № 2, на шаландахъ, для всѣхъ родовъ оружія. На случай подъема воды къ этому мосту по низменной долинѣ рѣки съ обѣихъ сторонъ подходили мосты на козлахъ. При затопленіи долины шаландный мостъ могъ вводиться въ интервалъ козловыхъ мостовъ и образовать сплошной мостъ.

№ 4—ниже д. Лунвамяо, пѣшеходный, черезъ 2 рукава рѣки, подобно мосту № 2—на шаландахъ и на козлахъ.

Постройка этихъ мостовъ началась 5 мая и была закончена 25 августа.

Во время подготовки къ сентябрьскому наступленію мостъ № 4 къ 16 сентября былъ перестроенъ для всѣхъ родовъ оружія, для пѣшеходнаго же движенія въ это же время былъ построенъ мостъ № 5, у д. Лосытвянза, на козлахъ.

Одновременно съ этимъ были построены козловые мосты для всѣхъ родовъ оружія: два моста ниже желѣзнодорожнаго: № 6— у д. Хоулянча, № 7—у д. Мадяпу, и два выше моста № 1: „Новый"— у д. Хуанмуканъ и „Верхній"—у д. Іопу.

Кромѣ того, въ раіонѣ Восточнаго отряда были построены мосты:

1) У г. Фушуна одинъ мостъ пѣшеходный, длиною въ 108 саж. и шир. 3 фута, и другой мостъ для проѣзда, той же длины и шириною 12 футъ. Оба моста носили временный характеръ, строились спѣшно для обезпеченія сообщенія съ правымъ берегомъ Хуньхэ войскъ, выдвинутыхъ на лѣвомъ флангѣ къ Гаотулинскому и Далинскому переваламъ. Проѣзжій мостъ былъ построенъ на козлахъ съ настиломъ изъ досокъ; пѣшеходный—на сваяхъ съ настиломъ изъ хвороста, засыпаннаго землей. Постройка начата 30 августа, кончена 2 сентября.

2) У д. Капукай—мостъ черезъ три рукава рѣки, черезъ одинъ рукавъ пѣшеходный, черезъ два другихъ—для всѣхъ родовъ оружія. Мостъ носилъ временный характеръ, былъ совершенно такого же типа, какъ мосты у Фушуна, строился спѣшно во время подготовки къ сентябрьскому наступленію. Постройка была начата 8 сентября и закончена 15 числа того же мѣсяца.

Наконецъ, во время самыхъ боевъ, въ концѣ сентября въ раіонѣ дѣйствій лѣваго фланга арміи было построено два моста черезъ р. Тайцзыхэ у д. Уйнюнинъ: одинъ мостъ—пѣшеходный, длиною 50 саж.,

шириною 7 футъ, другой—для всѣхъ родовъ оружія, такой же длины, шириною $10^1/_2$ футъ. Оба моста были выстроены въ 2 дня 1-й ротой 3-го жел.-дор. баталіона, 2 понтонными ротами, одной саперной ротой и командой въ 150 плотниковъ изъ частей 3-го Сиб. корпуса. Мосты были построены на козлахъ съ настиломъ изъ досокъ и жердей, покрытыхъ гаоляновой соломой и засыпанныхъ землей.

Для укрѣпленія Капукайскаго и Фушунскаго мостовъ впослѣдствіи противъ каждаго козла были забиты сваи ручной бабой и къ этимъ сваямъ проволокой привязаны козлы.

Всѣ эти мосты легкаго типа, спѣшно выстроенные изъ подручнаго матеріала, прослужили около 5 мѣсяцевъ, выдержавъ весенніе паводки, ледоходъ и значительную ѣзду осенью *). Для поддержанія мостовъ въ исправности, при каждомъ изъ нихъ были оставлены команды нижнихъ чиновъ.

Кромѣ этихъ мостовъ, въ теченіе ноября и декабря 1904 г. войсковыми средствами въ раіонѣ I арміи было построено еще два временныхъ моста черезъ р. Хуньхэ у Фулина.

Въ виду того, что эти временные мосты не могли служить вполнѣ надежнымъ средствомъ переправы во время весенняго разлива и ледохода, который могъ ихъ уничтожить, начальникомъ военныхъ сообщеній 17 декабря 1904 г. былъ представленъ Главнокомандующему докладъ (270) съ ходатайствомъ разрѣшить постройку, взамѣнъ ихъ, постоянныхъ мостовъ на сваяхъ. Главнокомандующій 20 декабря разрѣшилъ строить постоянный деревянный мостъ противъ Фушуна, а затѣмъ 3 января приказалъ строить такіе же мосты черезъ р. Хуньхэ у д. Гупзяцзы и Мадяпу (271) (карт. прил. № 27). Одновременно съ этимъ была поручена постройка одного постояннаго моста черезъ р. Хуньхэ близъ желѣзнодорожнаго управленію Китайской Восточной жел. дор.; кромѣ того въ I арміи была намѣчена постройка постояннаго свайнаго моста у д. Кіузани.

Къ постройкѣ перечисленныхъ мостовъ приступили немедленно. Мостъ у Фушуна былъ начатъ 20 декабря, оконченъ 8 февраля. Для соединенія съ берегомъ были насыпаны дамбы. При отходѣ I арміи съ Фушунскихъ позицій, 24 февраля, мостъ былъ взорванъ. Мостъ у д. Гупзяцзы былъ начатъ постройкой 12 января. Ко времени отступленія отъ Мукдена были забиты всѣ сваи, собрано около половины верхняго строенія моста и подвезенъ весь лѣсной матеріалъ по спеціально проведенной вѣткѣ конно-желѣзной дороги отъ разъѣзда № 1 Фушунской вѣтви. При отходѣ войскъ мостъ и матеріалы были подож-

---

*) Зимой движеніе было переведено на ледъ.

жены. Мостъ у Мадяпу былъ начатъ постройкой приблизительно въ то же время. Для него было выбрано то мѣсто, гдѣ раньше существовалъ желѣзнодорожный мостъ (на первоначальномъ направленіи магистрали Кит. Вост. жел. дор. въ обходъ Императорскихъ могилъ); это дало возможность воспользоваться сохранившимися сваями. Матеріалъ для моста былъ уже весь заготовленъ, но постройка его не была закончена вслѣдствіе отступленія нашего праваго фланга и какъ готовая часть моста, такъ и собранный матеріалъ были подожжены. Мостъ, строившійся управленіемъ Кит. Вост. жел. дор., тоже не былъ законченъ и былъ уничтоженъ при отступленіи (272).

На мосту у Кіузани, къ постройкѣ котораго приступили лишь въ началѣ февраля, ко дню отступленія отъ Мукдена было забито лишь 80 свай и собрано небольшое количество матеріала.

Послѣ остановки армій на Сыпингайскихъ позиціяхъ распоряженіемъ полевого дорожнаго управленія Штаба Главнокомандующаго былъ построенъ мостъ на козлахъ черезъ р. Даляохэ, близъ желѣзной дороги (карт. прил. № 21).

Въ раіонахъ же армій распоряженіемъ соотвѣтствующихъ полевыхъ дорожныхъ управленій были построены мосты:

Въ раіонѣ I арміи—черезъ р. Сунгари у д. Ишолиры на сваяхъ; черезъ р. Даляохэ, которая въ I арміи протекала по корпуснымъ раіонамъ, былъ построенъ цѣлый рядъ мостовъ на всѣхъ путяхъ, разработанныхъ войсковыми средствами по указанію корпусныхъ штабовъ.

Въ раіонѣ II арміи—4 свайныхъ моста черезъ р. Даляохэ.

Въ раіонѣ III арміи—3 свайныхъ моста черезъ р. Даляохэ.

Въ раіонѣ общаго тыла армій были построены мосты черезъ р.р. Сунгари, Лялинхэ и Нонни на путяхъ, ведущихъ отъ Харбина въ раіонъ сосредоточенія (карт. прил. № 28).

Первое распоряженіе о постройкѣ этихъ мостовъ послѣдовало тотчасъ же по отступленіи отъ Мукдена, 1 марта, при чемъ главному начальнику тыла было предложено приступить къ постройкѣ 6 мостовъ черезъ р. Сунгари: 2—у Гирина, 2—у Лаошагоу и 2—у Бодунэ (273).

Затѣмъ 8 марта послѣдовало новое распоряженіе (274), вытекавшее изъ болѣе подробно разработаннаго плана отступленія. Этимъ распоряженіемъ указывалась постройка 18 мостовъ, изъ которыхъ: 1) черезъ р. Сунгари 11 мостовъ: у Гирина—2, у Сіусуйдянцзы—2, у Лаошагоу—2, у Удзячжана—2, у Бодунэ—1 и у Харбина—2; 2) чечезъ р. Нонни 1 мостъ на дорогѣ изъ Бодунэ въ Цицикаръ, и 3) черезъ р. Лялинхэ 6 мостовъ: у Тыцзядяна — 2, у Цайцзягоу — 2 и у Лалинчена—2.

Вслѣдъ за симъ до конца апрѣля соотвѣтственно развитію от-

ступательныхъ плановъ послѣдовалъ цѣлый рядъ дополнительныхъ распоряженій, увеличивавшихъ число назначенныхъ къ постройкѣ мостовъ. Окончательно было приказано построить 35 мостовъ, изъ нихъ: 1) черезъ р. Сунгари 24 моста: у Гирина—3, у Тіуджана—1, у Улагая—1, у Сіусуйдянцзы—2, у Таянмяо—2, у Лаошагоу—4, у Упзячжана—2, у Бодунэ—7, у Харбина—2; 2) черезъ Нонни—1 мостъ у Бодунэ; 3) черезъ Лялинхэ 10 мостовъ: у Нитушаня—2, у Цайцзягоу—7 (изъ нихъ 3 черезъ протокъ Лялинхэ), у Тыцзядяна—1.

Кромѣ того, было приказано заготовить матеріалъ для постройки 3 мостовъ на р. Нонни (2 у Фулярди и 1 у Цицикара).

Общая длина настила строившихся въ тыловомъ раіонѣ мостовъ равнялась 8.039 пог. саж., изъ нихъ 6.138 пог. саж. лежало на плавучихъ устояхъ (на судахъ—5.392 и на плотахъ—746) и 1.901 пог. саж. на неподвижныхъ (на сваяхъ—1.436 саж., на козлахъ — 440 саж. и на ряжахъ 25 саж.).

Ко времени заключенія перемирія, послѣ чего работы по постройкѣ мостовъ были прекращены, не были закончены постройкой лишь три моста — № 13, № 23 и № 24 (карт. прил. № 28) и былъ полностью заготовленъ, но еще не доставленъ на мѣста наводки матеріалъ мостовъ № 16, № 19 и № 20, всѣ же прочіе мосты были вполнѣ закончены и частью эксплоатировались, частью были наведены для испытанія и затѣмъ вновь разведены и матеріалъ собранъ на берегу для наводки во время надобности [275].

Спеціальныя войска на дорожныхъ работахъ.

Въ качествѣ спеціальныхъ войскъ для производства дорожныхъ работъ въ составъ дѣйствующей арміи входило 6 желѣзнодорожныхъ ротъ, къ которымъ въ концѣ кампаніи, лѣтомъ 1905 г., прибавилось еще двѣ роты.

Эти части были слѣдующія:

2-я рота 4-го жел.-дор. баталіона—прибыла въ Ляоянъ 27 іюня 1904 г.

3-й жел.-дор. баталіонъ, въ составѣ 4 ротъ,—прибылъ въ Ляоянъ, двумя эшелонами, 22 и 30 іюля 1904 г.

2-я рота 2-го жел.-дор. баталіона—прибыла на разъѣздъ № 101 (къ сѣверу отъ Ляояна) 7 августа 1904 г.

1-я и 2-я роты 3-го рез. жел.-дор. баталіона—прибыли на ст. Гунчжулинъ въ началѣ іюля 1905 г.

По спеціальной подготовкѣ своей эти части предназначались главнымъ образомъ для постройки и эксплоатаціи переносныхъ желѣзныхъ дорогъ, поэтому употребленіе ихъ личнаго состава въ качествѣ инструкторовъ или рабочей силы при разработкѣ грунтовыхъ дорогъ вызывалось или крайней необходимостью, за неимѣніемъ ничего другого,

или допускалось временно, когда по наличію имущества переносныхъ дорогъ оказывался излишекъ личнаго состава.

Соотвѣтственно этому, по прибытіи первой изъ перечисленныхъ частей 2-й роты 4-го жел.-дор. бат., она была тотчасъ же поставлена на постройку полотна для конно-желѣзной дороги Ляоянъ—Ляндянсань, а затѣмъ на постройку такой же дороги на правомъ берегу р. Тайцзыхэ. Послѣ утраты части коночнаго имущества въ Ляоянѣ и временной пріостановки постройки конно-желѣзныхъ дорогъ эта рота работала на грунтовыхъ дорогахъ до ноября 1904 г., когда была рѣшена постройка конно-желѣзной дороги отъ Фушуна на Мадзядань; на этой работѣ рота находилась до середины декабря 1904 г., послѣ чего была переведена на постройку другой линіи конно-желѣзной дороги Гуцзяцзы—Кандалисанъ, гдѣ и находилась до отступленія арміи отъ Мукдена. Послѣ остановки арміи на Сыпингайскихъ позиціяхъ рота была отведена на ст. Куанчендзы для обслуживанія находившагося тамъ парка конно-желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ въ серединѣ марта 1905 г. вмѣстѣ съ этимъ паркомъ была переведена на ст. Цицикаръ, гдѣ и оставалась до конца кампаніи.

Роты 3-го жел.-дор. баталіона по прибытіи въ Ляоянъ, вслѣдствіе слабаго развитія сѣти конно-желѣзныхъ дорогъ, были поставлены на разработку грунтовыхъ дорогъ. Затѣмъ во время расположенія арміи подъ Мукденомъ 1-я рота находилась на постройкѣ мостовъ черезъ р. Хуньхэ, прочія же три роты вначалѣ были на разработкѣ грунтовыхъ дорогъ, затѣмъ въ ноябрѣ 1904 г., съ накопленіемъ въ арміи имущества конно-желѣзныхъ дорогъ, онѣ были поставлены на постройку линіи Гуцзяцзы—Кандалисанъ и сѣти этихъ дорогъ у ст. Суятунь. Послѣ отступленія отъ Мукдена и потери почти всего имущества конно-желѣзныхъ дорогъ всѣ роты поступили на разработку грунтовыхъ дорогъ, при чемъ двѣ изъ нихъ (3-я и 4-я) въ мартѣ 1905 г. перешли въ вѣдѣніе начальника инженеровъ тыла и строили мосты на р. Сунгари у Бодунэ и Гирина.

2-я рота 2-го жел.-дор. баталіона, по прибытіи на разъѣздъ № 101, была поставлена на работы по устройству конно-желѣзной дороги на правомъ берегу р. Тайцзыхэ; затѣмъ, послѣ отступленія отъ Ляояна, разрабатывала грунтовыя дороги. Въ ноябрѣ 1904 г. она была переведена на работы по устройству линіи конно-желѣзной дороги Фушунъ—Мадзядань и одновременно съ образованіемъ дорожнаго управленія I арміи была передана въ вѣдѣніе этого управленія вмѣстѣ съ построенной конно-желѣзной дорогой. Послѣ отступленія отъ Мукдена, продолжая оставаться въ вѣдѣніи дорожнаго управленія I арміи, эта рота разрабатывала грунтовыя дороги въ обширномъ тыловомъ раіонѣ этой арміи до конца кампаніи.

Изъ двухъ ротъ 3-го рез. жел.-дор. баталіона, прибывшихъ въ Гунчжулинъ въ іюлѣ 1905 г., одна вошла въ составъ I арміи, другая — въ составъ III, и обѣ были тотчасъ же поставлены на постройку, а затѣмъ эксплоатацію конно-желѣзныхъ дорогъ, пролегавшихъ по раіонамъ этихъ армій.

Инспекторъ инженеровъ арміи при исполненіи возлагаемыхъ на него дорожныхъ и мостовыхъ работъ пользовался состоявшими въ косвенномъ подчиненіи ему саперными частями, входившими въ составъ корпусовъ, или непосредственно подчиненными ему понтонными баталіонами, въ распоряженіи же начальника дорожнаго управленія кромѣ желѣзнодорожныхъ частей другихъ войскъ не было.

Въ распоряженіи начальника инженеровъ тыла, завѣдывавшаго дорожными и мостовыми работами въ тыловомъ раіонѣ, состояли: гренадерскій саперный баталіонъ, 1-й, 2-й, 3-й В.-С. понтонные баталіоны и 1-й понтонный баталіонъ.

Нарядъ полевыхъ войскъ на дорожныя работы.

Изъ краткаго перечня спеціальныхъ войскъ, которыя находились въ распоряженіи полевыхъ органовъ, вѣдавшихъ устройствомъ грунтовыхъ путей, видно, что пользоваться этими войсками для указанной надобности можно было только урывками, когда они не были заняты по своей спеціальности — постройкѣ и эксплоатаціи конно-желѣзныхъ дорогъ. Все же остальное время надо было пользоваться или туземными рабочими, или нарядомъ рабочихъ отъ войскъ. Первый контингентъ рабочихъ, какъ уже было упомянуто, въ мѣстностяхъ, ближайшихъ къ зонѣ боевыхъ дѣйствій, почти вовсе отсутствовалъ, поэтому нерѣдко приходилось прибѣгать ко второму. Въ особенно широкихъ размѣрахъ примѣнялся нарядъ отъ войскъ во время осенняго и зимняго расположенія армій на Мукденскихъ позиціяхъ. Грунтовыя и конно-желѣзныя дороги строились почти подъ артиллерійскимъ огнемъ противника; мѣстные жители давно уже были выселены изъ всего раіона къ югу отъ р. Хуньхэ, изъ другихъ же мѣстъ рабочіе шли неохотно по свойственной китайцамъ робости, поэтому поневолѣ надо было давать рабочую силу отъ войскъ.

Съ цѣлью повышенія успѣшности дорожныхъ работъ въ это время Главнокомандующій призналъ соотвѣтственнымъ назначить особое денежное вознагражденіе всѣмъ состоящимъ на этихъ работахъ какъ чинамъ желѣзнодорожныхъ частей, такъ и полевыхъ войскъ, командированныхъ въ качествѣ рабочей силы. Для нижнихъ чиновъ это вознагражденіе было установлено въ размѣрѣ отъ 3 до 9 рублей въ мѣсяцъ *), для офицеровъ—отъ 30 до 120 рублей [276].

---

*) Соотвѣтственно званію.

Впослѣдствіи, при расположеніи арміи на Сыпингайскихъ позиціяхъ въ бытность Главнокомандующимъ генерала Линевича, выдача этихъ наградныхъ денегъ была отмѣнена на томъ основаніи, что, исполняя дорожныя работы, войска несли ту же службу, что и всѣ прочія войска, остававшіяся въ боевыхъ линіяхъ, и даже находились въ сравнительно лучшихъ условіяхъ, такъ какъ были въ безопасности отъ непріятельскаго огня, уносившаго ежедневныя жертвы на позиціяхъ [277].

Формированіе рабочихъ командъ.

Недостатокъ войскъ, спеціально назначенныхъ для разработки грунтовыхъ дорогъ, затруднительность наряда рабочей силы отъ полевыхъ войскъ, такъ какъ таковой возможенъ былъ только въ раіонахъ, занятыхъ этими войсками, да и то лишь въ періоды полнаго боевого затишья, медленность сбора туземныхъ рабочихъ тогда, когда работа была очень спѣшная—все это заставило полевое дорожное управленіе при Главнокомандующемъ озаботиться сформированіемъ особыхъ рабочихъ командъ или ротъ. Всего было сформировано четыре рабочихъ роты. 1-я рабочая рота, въ составѣ одного офицера и 235 нижн. чин., была сформирована въ Мукденѣ 19 февраля 1905 г., изъ запасныхъ прибывавшихъ въ то время укомплектованій. 2-я рабочая рота, въ составѣ одного офицера и 178 нижн. чин., была сформирована 23 апрѣля 1905 г.; 3-я рабочая рота, 1 офицеръ и 135 нижн. чин., — 14 мая 1905 г., и 4-я рабочая рота, 1 офицеръ и 160 нижн. чин.,—6 мая.

Контингентомъ для формированія послѣднихъ трехъ ротъ послужила команда въ 550 чел. бывшихъ горнорабочихъ, командированныхъ въ январѣ 1905 г. изъ полевыхъ войскъ для работъ по вскрытію пласта на Фушунскихъ каменноугольныхъ копяхъ. Послѣ отступленія отъ Мукдена люди этой команды, подобно всему прочему, что только однажды попадало въ тылъ, уже не вернулись въ свои части; 473 чел. изъ нихъ пошли на формированіе рабочихъ ротъ, остатокъ же поглотили транспорты I арміи. Рабочія роты продолжали существовать до конца кампаніи, при чемъ, при расформированіи, 25 іюля 1905 г., полевого дорожнаго управленія при Главнокомандующемъ, онѣ вмѣстѣ съ тѣми работами, на которыхъ находились, перешли въ вѣдѣніе дорожнаго управленія тыла.

Стоимость дорожныхъ работъ.

Плата китайскимъ рабочимъ, нанимаемымъ для дорожныхъ работъ, производилась двоякимъ способомъ: поденно и урочно. Размѣръ этой платы въ теченіе кампаніи постепенно прогрессировалъ, на что вліяніе оказывали какъ возраставшій постоянно спросъ на рабочія руки, такъ и испытываемое нашимъ рублемъ паденіе послѣ каждой крупной неудачи. Требованіе на землекоповъ, предъявляемое одновременно

тремя, независимыми другъ отъ друга, органами: полевымъ дорожнымъ управленіемъ, управленіемъ инспектора инженеровъ и управленіемъ Кит. Вост. жел. дор., которому приходилось вести обширныя земляныя работы по усиленію пропускной способности дороги,—естественно создали очень убыточную для казны и вредную для дѣла конкуренцію въ привлеченіи рабочихъ.

Обстановка усложнялась еще тѣмъ, что предѣльная плата, которую могъ бы Командующій арміей установить для работъ военнаго вѣдомства, не была обязательна для Кит. Вост. жел. дор., состоявшей въ вѣдѣніи Министерства Финансовъ и руководившейся своими собственными положеніями. Когда же во время Сыпингайскаго періода кампаніи къ обширнымъ дорожнымъ работамъ одновременно приступили три полевыхъ дорожныхъ управленія армій, раіоны которыхъ были отдѣлены одинъ отъ другого только условными линіями,—обстановка создалась невозможная, что и вынудило Главнокомандующаго установить на дорожныя и земляныя работы предѣльныя цѣны [278].

Различный способъ работъ, т. е. производились ли онѣ войсками или вольнонаемными рабочими и въ первомъ случаѣ—съ выдачей ли вознагражденія или вовсе безплатно, во второмъ случаѣ—съ подряда ли или поденными рабочими, различныя топографическія и геологическія условія, наконецъ, различіе въ типѣ дорогъ, зависящемъ, въ свою очередь, отъ спѣшности постройки,—все это дѣлало стоимость дорогъ столь разнообразной, что опредѣлить какіе-либо средніе размѣры стоимости версты дороги представляется положительно невозможнымъ. Были дороги, разработка версты которыхъ обошлась казнѣ въ 7 руб. [279] и въ 6 руб. [280], но были и такія, верста которыхъ обошлась казнѣ въ 481 руб. [281] и 527 руб. [282]. Даже при одинаковыхъ условіяхъ стоимость версты дороги бывала разнообразна. Происходило это потому, что каждый производитель работъ дѣлалъ по своему умѣнію и усмотрѣнію: одинъ считалъ необходимымъ дѣлать общую планировку дороги и рыть по бокамъ канавы, не заботясь о томъ имѣютъ ли онѣ стокъ или нѣтъ; другой считалъ этотъ способъ вреднымъ, планировку дѣлалъ только въ случаѣ необходимости, по возможности не снимая верхняго, болѣе плотнаго и поросшаго травой, грунта, канавы рылъ только тамъ, гдѣ онѣ отводили воду, имѣя въ виду, что при легко размокающемъ грунтѣ дорогу отнюдь не слѣдуетъ стѣснять канавами, дабы дать возможность повозкамъ въ разъѣзженныхъ мѣстахъ съѣзжать съ дороги и двигаться цѣлиной. Такое же разнообразіе было въ устройствѣ мостовъ, гатей и дамбъ. Одинъ строитель находилъ достаточнымъ устои мостовъ дѣлать изъ трехъ свай, другой—непроизводительно забивалъ ихъ семь, придавая устоямъ совершенно излишній избытокъ прочности.

Распредѣленіе дорожныхъ работъ между органами полевого управленія.

Что же касается распредѣленія дорожныхъ работъ между полевымъ дорожнымъ управленіемъ и управленіемъ инспектора инженеровъ, то оно вовсе не соотвѣтствовало положенію о полевомъ управленіи войскъ въ военное время. Зачастую полевое дорожное управленіе строило и чинило мосты и дороги въ самой головѣ арміи, а управленіе инспектора инженеровъ въ то же самое время производило такія же работы въ тылу (283). Тѣсной связи между этими двумя органами, производившими однородныя работы, не было, и не рѣдко полевое дорожное управленіе, получая приказаніе о разработкѣ путей въ какомъ-либо направленіи, не знало, что до него въ этомъ же направленіи производились работы управленіемъ инспектора инженеровъ; такъ, напримѣръ, въ іюлѣ 1904 г. полевое дорожное управленіе получило приказаніе разработать три параллельныхъ пути отъ Айсандзяна къ Ляояну, между тѣмъ въ апрѣлѣ того же года между этими пунктами разрабатывались пути управленіемъ инспектора инженеровъ. То же самое повторилось при разработкѣ тыловыхъ путей отъ Ляояна къ Мукдену и отъ Мукдена къ Тѣлину.

ГЛАВА XIV.

Полевыя переносныя желѣзныя дороги.

Заказъ имущества конно-желѣзныхъ дорогъ и отправка на театръ войны Люблинскаго парка.

Тотчасъ же послѣ открытія Японіей военныхъ дѣйствій г.-ад. Куропаткинъ еще въ бытность свою Военнымъ Министромъ принялъ необходимыя мѣры къ заказу для нуждъ Маньчжурской арміи имущества полевыхъ желѣзныхъ дорогъ съ конной тягой; для ускоренія же снабженія арміи этого рода матеріальной частью предполагалось немедленно выслать часть запасовъ этой дороги, хранившихся въ Люблинскомъ паркѣ [(284)].

Всеподданнѣйшимъ докладомъ 18 марта было испрошено Высочайшее соизволеніе на отправку изъ Люблинскаго парка 117 верстъ полевой конно-желѣзной дороги (4 разныхъ системъ) и 650 вагонетовъ съ запасными частями въ счетъ испрошеннаго докладомъ 6 февраля заказа на 300 верстъ коннаго пути. Одновременно съ этимъ паркомъ было повелѣно отправить 2 жел.-дор. роты: одну сводную отъ 2-го и 3-го баталіоновъ и одну отъ 4-го баталіона, доведя ихъ до штата военнаго времени командированіемъ недостающаго числа нижнихъ чиновъ изъ инженерныхъ частей Варшавскаго и Виленскаго военныхъ округовъ [(285)].

Такимъ образомъ, для надобностей арміи въ началѣ кампаніи было предназначено всего 300 верстъ пути и около 2.500 вагонетовъ. Отправка имущества изъ Люблинскаго парка вслѣдствіе срочности прочихъ перевозокъ началась лишь 2 мая и закончилась 2 іюля 1904 г., при чемъ было отправлено всего 9 эшелоновъ. Первый эшелонъ прибылъ въ Ляоянъ 27 іюня, т. е. паркъ въ пути былъ около двухъ мѣсяцевъ. Такая медленность перевозки произошла отъ того, что парковые эшелоны перегружались на ст. Байкалъ на шаланды, перевозились на нихъ черезъ озеро Байкалъ и затѣмъ на восточномъ берегу снова грузились на желѣзную дорогу. Кромѣ того, замедленіе происходило и вслѣдствіе общей забитости Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ. Для ускоренія доставки парка въ концѣ іюля

въ Иркутскъ былъ командированъ одинъ изъ офицеровъ прибывшихъ желѣзнодорожныхъ ротъ со спеціальнымъ порученіемъ слѣдить за перегрузкой и не допускать перемѣшиванія или утраты частей, затрудняющихъ сборку матеріальной части на мѣстѣ работъ.

Устройство парка конно-желѣзныхъ дорогъ на театрѣ войны.

Прибывшимъ Люблинскимъ паркомъ предположено было воспользоваться для постройки линіи конно-желѣзной дороги отъ Ляояна къ Ляндясаню и далѣе на Фынхуанченъ (карт. прил. № 29). Поэтому первые эшелоны парка направлялись къ Ляояну, гдѣ въ это время шла уже спѣшная работа по устройству основного парка конно-желѣзныхъ дорогъ ([286]). Вслѣдствіе отступленія отъ Ляояна, даже послѣдніе эшелоны Люблинскаго парка не успѣли дойти до этой станціи и были задержаны на разъѣздѣ № 101 и прочихъ станціяхъ Кит. Вост. жел. дор., гдѣ ихъ застало отступленіе, а потомъ были направлены вмѣстѣ со всѣмъ тѣмъ имуществомъ, которое удалось погрузить на желѣзную дорогу, на ст. Куанчендзы, гдѣ былъ образованъ новый паркъ. Эта задержка въ движеніи эшелоновъ парковаго имущества въ связи съ разстройствомъ желѣзнодорожнаго движенія, явившимся результатомъ спѣшной эвакуаціи Ляояна и большого числа раненыхъ въ Ляоянскихъ бояхъ, отразилась гибельнымъ образомъ на имуществѣ парка: чтобы освободить пути и подвижной составъ, эшелоны спѣшно выгружались средствами дороги на различныхъ станціяхъ западнаго и восточнаго отдѣленій ея и на ст. Харбинъ; имущество сваливалось въ безпорядкѣ, ломалось при выбрасываніи изъ вагоновъ, а немало было и расхищено. Только къ серединѣ октября удалось паркъ на ст. Куанчендзы привести въ надлежащій порядокъ.

Въ Куанчендзахъ паркъ оставался до отступленія нашей арміи отъ Мукдена, послѣ чего онъ былъ перемѣщенъ на ст. Цицикаръ, на которой оставался до конца кампаніи. На всѣхъ трехъ станціяхъ— Ляоянѣ, Куанчендзахъ и Цицикарѣ—были устроены спеціальные пути широкой колеи для выгрузки прибывавшихъ эшелоновъ и, кромѣ того, цѣлая сѣть путей конной дороги для развозки имущества; были построены навѣсы, пакгаузы, мастерскія и помѣщенія для конторы и личнаго состава. На этихъ ст-хъ выгрузка эшелоновъ производилась бережно и въ порядкѣ; имущество сортировалось и ремонтировалось.

Первоначальныя предположенія о пользованіи конно-желѣзной дорогой.

Первоначально полевую конно-желѣзную дорогу предполагалось укладывать впереди головы строившейся вѣтви широкой колеи отъ Хайчена къ корейской границѣ ([287]). Это предположеніе было утверждено Намѣстникомъ 7 апрѣля 1904 г. ([288]). Затѣмъ въ началѣ іюня Командующій арміей измѣнилъ это предположеніе и представилъ Намѣстнику проектъ устройства линіи отъ Ляояна

къ Фынхуанчену [289]. Это измѣненіе вызывалось какъ перемѣной общаго стратегическаго положенія, вслѣдствіе которой пришлось пріостановить постройку вѣтви Хайченъ—Шахедзы, такъ и вслѣдствіе того, что Ляоянъ къ этому времени успѣлъ обратиться въ передовую базу, и являлось вполнѣ соотвѣтственнымъ вести отъ него къ Ялу вторую коммуникаціонную линію даже при существованіи желѣзной дороги широкой колеи Хайченъ—корейская граница. Новое направленіе было утверждено Намѣстникомъ 23 іюня [290], но еще до этого утвержденія и до прибытія имущества 5 іюня было приступлено къ изысканію и постройкѣ первыхъ верстъ линіи [291]. Одновременно были начаты устройство начальной парковой станціи и закупка необходимыхъ лошадей.

117 верстъ путевого матеріала, за вычетомъ извѣстнаго количества на укладку служебныхъ путей, давали возможность построить линію длиною около 100 верстъ. Такимъ образомъ, предполагалось дойти до Ланшангуаня, находящагося приблизительно въ этомъ разстояніи отъ Ляояна. Въ виду горнаго характера мѣстности между этими пунктами вопросъ о выборѣ направленія былъ очень труденъ, тѣмъ болѣе, что постройку нужно было выполнить какъ можно скорѣе, пользуясь сухой погодой, могущей внезапно смѣниться проливными дождями.

Рекогносцировки ближайшаго къ Ляояну раіона и свѣдѣнія, сообщенныя управленіемъ Кит. Вост. жел. дор., дѣлавшей изысканія отъ Ляояна къ Фынхуанчену при выборѣ направленія для постройки вѣтви къ корейской границѣ, указывали три возможныхъ направленія для конно-желѣзной дороги (карт. прил. № 29):

1) Отъ Ляояна по лѣвому берегу р. Тайцзыхэ до впаденія въ нее р. Сихэ и далѣе по долинѣ этой рѣки до Ланшангуаня. Направленіе самое длинное, но самое легкое по профилю.

2) Отъ Ляояна по лѣвому берегу р. Тайцзыхэ до впаденія въ нее р. Танхэ; далѣе по лѣвому берегу этой рѣки до д. Анпинъ; затѣмъ на востокъ отъ этой деревни черезъ Мяолиньскій перевалъ на соединеніе съ первымъ направленіемъ приблизительно на 55-й верстѣ. Это направленіе на значительномъ протяженіи совпадало съ этапной дорогой Ляоянъ — Саймацзы. Наиболѣе трудною частью его былъ участокъ между д. Анпинъ и долиной р. Сихэ съ цѣлымъ рядомъ переваловъ высотою до 60 саж.

3) Отъ Ляояна до Анпина—какъ на предыдущемъ направленіи, далѣе по р. Танхэ черезъ Ляндянсань до Хоганцзы, затѣмъ на востокъ черезъ Нютхуай, Хоянъ, Людяпуза къ Ланшангуаню. Это направленіе было самое короткое. До Нютхуая оно было легкимъ,

но затѣмъ на протяженіи 30 верстъ слѣдовалъ рядъ переваловъ, недоступныхъ для полевой конно-желѣзной дороги.

Несмотря на техническія затрудненія довести дорогу до конечнаго намѣченнаго пункта, было выбрано послѣднее направленіе, такъ какъ оно связывало съ Ляояномъ ближайшіе этапы—Аншинъ и Ляндянсань, важное значеніе которыхъ при оборонѣ Ляоянскаго раіона обрисовалось задолго до того, когда это выяснилось на дѣлѣ. Для преодолѣнія недоступнаго участка этого направленія предполагалось воспользоваться подвѣсной желѣзной дорогой, о заказѣ которой впослѣдствіи было сдѣлано сношеніе съ Петербургомъ [292].

Изысканія дороги къ 15 іюля были доведены до Ляндянсаня на протяженіи 45 верстъ и здѣсь пріостановлены до выясненія дальнѣйшей стратегической обстановки [293]. Земляныя работы продолжались до 27 іюля, при чемъ полотно было устроено на протяженіи 23 верстъ [294]. Прекращеніе постройки было вызвано какъ успѣхами противника на всемъ фронтѣ нашей арміи, стѣснившими раіонъ ея расположенія, такъ и послѣдовавшимъ 25 іюля приказаніемъ Командующаго арміей о постройкѣ конно-желѣзной дороги на правомъ берегу р. Тайцзыхэ; недостатокъ матеріальной части и личнаго состава не позволялъ вести работы одновременно въ двухъ направленіяхъ. Къ этому времени было уложено всего лишь двѣ версты пути.

На начальной станціи дороги къ тому же времени были выполнены слѣдующія работы: построено 12 сараевъ изъ жердей, стѣны и крыши были покрыты гаоляномъ, сверхъ котораго сдѣлана смазка глиной и известью; построены мастерская того же типа, два навѣса для ковки лошадей; выкопано два колодца; начата постройка станціоннаго зданія и уложено около 8 верстъ станціонныхъ и главныхъ путей [295].

Постройка линіи на правомъ берегу р. Тайцзыхэ.

25 іюля Командующій арміей приказалъ уложить линію конно-желѣзной дороги на правомъ берегу р. Тайцзыхэ отъ какого-либо пункта у желѣзнодорожнаго моста на д.д. Феншанъ, Шанвандзы, Шичедзы, Людяфанъ и Тацзыпу (карт. прил. № 29). У пункта примыканія конно-желѣзной дороги къ ширококолейной на послѣдней указано было образовать станцію. Конно-желѣзная дорога предназначалась для облегченія подвоза продовольствія войскамъ, расположеннымъ на позиціяхъ праваго берега р. Тайцзыхе, въ періодъ дождей [296].

27 іюля была произведена рекогносцировка указаннаго направленія, которая выяснила, что устроить станцію ширококолейной дороги у желѣзнодорожнаго моста затруднительно вслѣдствіе уклона пути на этомъ участкѣ въ 0,006 и высокой насыпи; кромѣ того, послѣднее обстоятельство вызвало бы большія земляныя работы на

первыхъ верстахъ проектированной конно-желѣзной дороги, что должно было замедлить ея устройство. Поэтому было рѣшено вести линію не отъ указаннаго Командующимъ арміей пункта, а отъ разъѣзда № 101, удобнаго для укладки дополнительныхъ путей [297]. Отъ этого разъѣзда дорога должна была идти по довольно ровной мѣстности до д. Людяфанъ и отъ послѣдней имѣть вѣтку на Феншанъ. Это направленіе, хотя было и длиннѣе первоначально указаннаго, но зато давало возможность, вслѣдствіе отсутствія значительныхъ земляныхъ работъ на первыхъ 7 верстахъ, проложить дорогу до д. Людяфанъ въ кратчайшій срокъ и, такимъ образомъ, быстро достигнуть центра обслуживаемаго раіона. Кромѣ того, отнесеніе на сѣверъ начальной станціи дороги обезпечивало бо̀льшую продолжительность пользованія ею.

28 іюля началась постройка линіи. 2 августа было открыто движеніе до д. Цовчинцзы (разъѣзда № 1), а 12 августа—по всему участку до д. Феншанъ, на протяженіи 14 верстъ [298]. Постройка линіи отъ разъѣзда № 1 къ д. Тацзыпу вслѣдствіе измѣнившейся обстановки была отмѣнена и, взамѣнъ ея, 14 августа было приказано спѣшно построить отъ разъѣзда № 1 вѣтку на перевалъ противъ д. Цовчинзы къ осадной батареѣ [299]. 18 августа укладка вѣтви, длиною $3^1/_2$ версты, была прекращена, не доходя 150 саж. до перевала, въ виду того, что батарею рѣшено было не ставить. На послѣдней верстѣ вѣтки уклонъ пути достигъ 0,2 сажени, такъ что вагонеты со звеньями приходилось подавать людьми, по 25 человѣкъ на вагонетъ. Избѣжать такого крутого подъема по мѣстнымъ условіямъ было невозможно [300].

19 и 20 августа производились разборка вѣтви и подвозка снятыхъ звеньевъ на разъѣздъ № 1.

Во время боевъ на правомъ берегу Тайцзыхэ (20 и 21 августа) конно-желѣзная дорога оказала неоцѣнимыя услуги санитарной части по перевозкѣ раненыхъ на разъѣздъ № 101 широкой колеи. Перевозка продолжалась до утра 22 августа, при чемъ всего было перевезено свыше 1.500 чел. Спеціально приспособленныхъ вагонетовъ еще не было, поэтому приспособленіе ограничивалось укладкой подстилки изъ скошенной чумизы и устройствомъ тента изъ брезентовъ. На вагонетъ помѣщалось за одинъ разъ 6 тяжело раненыхъ или 12 легко раненыхъ. Для болѣе покойнаго движенія вагонеты сцѣплялись попарно съ тягою 4 лошадьми.

Утромъ 22 августа разъѣздъ № 1 началъ обстрѣливаться непріятельской артиллеріей и поэтому на него былъ посланъ послѣдній эшелонъ, который забралъ скопившихся тамъ раненыхъ послѣ того, какъ оттуда снялся отрядъ Краснаго Креста; на этотъ же эшелонъ погрузили часть матеріаловъ и инструментовъ, принадлежавшихъ парку.

Снять и увезти звенья уже не было возможности, такъ какъ дорога работала буквально до послѣдняго момента. Кромѣ того, на разъѣздѣ № 101 не оказалось и подвижного состава для подвезеннаго имущества и его пришлось оставить непріятелю.

Кромѣ перевозки раненыхъ, по построенной конно-желѣзной дорогѣ было перевезено съ разъѣзда № 101 къ разъѣзду № 1 шесть осадныхъ орудій съ принадлежностями для устройства платформъ. Все это было перевезено до конца вѣтки, ведущей на перевалъ, но затѣмъ, вслѣдствіе отмѣны установки осадной батареи, доставлено тѣмъ же путемъ обратно на разъѣздъ № 101.

Постройка линіи на Ляоянской позиціи.

13 августа въ предвидѣніи боя на Ляоянскихъ позиціяхъ Командующій арміей приказалъ спѣшно уложить линію конно-желѣзной дороги отъ Ляояна къ высотѣ № 99 (карт. прил. № 29) для подвоза туда осадныхъ орудій [301]. Работа началась только утромъ 15 августа вслѣдствіе того, что всѣ желѣзнодорожныя части въ это время были на постройкѣ линіи на правомъ берегу р. Тайцзыхэ и на разработкѣ грунтовыхъ дорогъ на сѣверъ отъ Ляояна. Вызвана была съ разъѣзда № 101 неполная 2-я рота 4-го жел.-дор. баталіона въ составѣ 3 офицеровъ и 127 нижн. чин.

16 августа эта рота была усилена еще командами отъ 2-й роты 2-го жел.-дор. и 4-й роты 3-го жел.-дор. баталіоновъ, въ составѣ 3 офицеровъ и 95 нижн. чин. Къ 1 часу дня 17 августа было уложено $8^1/_2$ верстъ пути и можно было приступить къ перевозкѣ орудій, но въ 5 час. послѣдовало приказаніе разобрать уложенный путь и грузить имущество въ вагоны. 19 августа къ 2 час. дня на 7 платформахъ и 18 вагонахъ было вывезено изъ Ляояна все, что удалось погрузить на этотъ подвижной составъ изъ парковаго имущества и только что построенной линіи; осталось неубранными $2^1/_2$ версты.

Всего при отступленіи отъ Ляояна на обоихъ берегахъ р. Тайцзыхэ было утрачено 25 верстъ пути и 200 вагонетовъ.

Второй и третій заказы имущества конно-желѣзныхъ дорогъ.

Затѣмъ въ пользованіи конно-желѣзной дорогой наступилъ перерывъ почти въ 3 мѣсяца. Причиной этого былъ не недостатокъ имущества, такъ какъ въ паркѣ было еще около 90 верстъ пути и 450 вагонетовъ, а скорѣе неопредѣленность стратегической обстановки, не позволявшая осуществлять въ ближнемъ тылу солидныя и дорого стоящія мѣропріятія.

Ознакомленіе, хотя и кратковременное, съ работой Люблинскаго парка обнаружило недостатки его, изъ которыхъ самымъ существеннымъ была слабая провозная способность, составлявшая всего лишь

5.000 пуд. въ сутки, вслѣдствіе недостаточнаго количества подвижного состава (650 вагонетовъ). Другимъ несовершенствомъ его былъ несоотвѣтственно большой процентъ прямыхъ длинныхъ звеньевъ и незначительный процентъ короткихъ и кривыхъ ([302]); это крайне затрудняло укладку линіи въ гористой мѣстности при частыхъ и крутыхъ поворотахъ пути.

При заказѣ 200 верстъ пути, сдѣланномъ въ самомъ началѣ кампаніи, было указано процентное отношеніе звеньевъ различнаго вида, а именно: прямыхъ длинныхъ 80 проц., прямыхъ короткихъ 5 проц. и кривыхъ 15 проц., что соотвѣтствовало проведенію линіи въ гористой мѣстности, каковую представляла изъ себя Южная Маньчжурія къ востоку отъ линіи Кит. Вост. жел. дор. ([303]). Впослѣдствіи при расположеніи войскъ на Сыпингайскихъ позиціяхъ, въ тылу которыхъ мѣстность большею частью была равниннаго характера, кривыя звенья оказались въ избыткѣ и только уменьшали полезную длину присылаемаго путевого матеріала.

Быстрота постройки конно-желѣзныхъ дорогъ и возможность примѣнять ихъ не только въ тылу, но даже и въ сферѣ боевыхъ дѣйствій, какъ, напр., доставка на позиціи осадныхъ орудій и вывозъ раненыхъ, побудили Командующаго арміей еще 17 августа 1904 г. просить Военнаго Министра усилить сдѣланный для арміи заказъ 200 верстъ ([304]) еще 100 верстами ([305]). Это должно было довести запасъ конно-желѣзныхъ дорогъ арміи до 400 верстъ ([306]). Какъ въ первомъ, такъ и во второмъ случаѣ просьба о высылкѣ въ армію конно-желѣзныхъ дорогъ не мотивировалась какими-либо расчетами, основанными на численности арміи или предполагаемой длинѣ линій этой дороги.

Въ октябрѣ 1904 г. г.-ад. Гриппенбергъ, назначенный командующимъ II Маньчжурской арміей, передъ отправленіемъ своимъ въ Маньчжурію, возбудилъ ходатайство о снабженіи его арміи 800 верстъ полевой конной и 200 верстъ полевой паровой дороги, основывая свои расчеты на слѣдующихъ предположеніяхъ. Его армія будетъ удалена отъ базы примѣрно на 300 верстъ; на 100 верстъ отъ базы довольствіе можетъ подвозиться полевой паровой дорогой, которую необходимо будетъ для арміи въ составѣ около 6 корпусовъ уложить въ два пути, что и составитъ 200 верстъ ея. Отъ конечнаго пункта паровой дороги будутъ уложены линіи конно-желѣзной на протяженіи 200 верстъ, по одной линіи на каждые два корпуса, что составитъ всего три линіи, общимъ протяженіемъ въ 600 верстъ; кромѣ того, 200 верстъ въ качествѣ необходимаго запаса на случай постройки непредвидѣнныхъ линій, отвѣтвленій проектированной сѣти.

По назначеніи г.-ад. Куропаткина Главнокомандующимъ, это ходатайство г.-ад. Гриппенберга 23 октября 1904 г. было прислано ему Военнымъ Министромъ на заключеніе (307). Главнокомандующій 1 ноября отвѣтилъ, что признаетъ достаточнымъ дополнительный заказъ только 200 верстъ паровой и 200 верстъ конной дороги (308). Такимъ образомъ, общая потребность Маньчжурскихъ армій была опредѣлена въ 600 верстъ конной и 200 верстъ паровой дороги. На чемъ былъ основанъ этотъ расчетъ—неизвѣстно, хотя данными для этого могли бы служить разрабатывавшійся въ это время планъ зимняго наступленія и предполагаемый составъ Маньчжурскихъ армій въ 12 корпусовъ.

Постройка линій при расположеніи арміи подъ Мукденомъ.

Фушунская линія.

15 октября былъ послѣдній крупный бой на Шахэйскихъ позиціяхъ (309) и затѣмъ по всему фронту наступило полное затишье. Видно было, что японцы, обезсиленные Шахэйскими боями, не въ состояніи развить своего успѣха и заботятся лишь о сохраненіи занятыхъ ими позицій. Поэтому тотчасъ же съ доведеніемъ Фушунской ширококолейной вѣтви до каменно-угольныхъ копей, находящихся на лѣвомъ берегу р. Хуньхэ противъ Фушуна, 19 октября Главнокомандующій приказалъ произвести изысканія для постройки конно-желѣзной дороги отъ конца названной вѣтви къ д. Гаолинцзы и далѣе, насколько будетъ возможно по направленію къ д. Сяосыръ на р. Тайцзыхэ (карт. прил. № 30) (310). Проектированная линія предназначалась для обслуживанія войскъ лѣваго фланга (отрядъ генерала Ренненкампфа), которыя въ случаѣ надобности при оборонѣ или при наступленіи предполагалось усилить другими войсками.

Сначала было предположено уже проторенное направленіе черезъ Шихуйченъ и Мадзядань, но оказалось, что находящійся на этомъ пути между д.д. Сяоляндвань и Тунляндвань перевалъ требовалъ при разработкѣ для конной дороги громадныхъ земляныхъ работъ. Поэтому отъ этого направленія отказались и было избрано болѣе длинное, но болѣе удобное направленіе сначала по долинѣ р. Хуньхэ, затѣмъ черезъ перевалъ у д. Кіохенченъ къ д. Сяошангоу, далѣе черезъ Мадзядань, Сонлунью, Тингаулинскій перевалъ къ д. Гаолинцзы (311). Изысканія были произведены съ 21 по 26 октября и 2 ноября избранное направленіе было утверждено Главнокомандующимъ. 3 ноября были начаты земляныя и плотничныя работы на первыхъ верстахъ. Работы производились главнымъ образомъ войсками (роты 3-го жел.-дор. баталіона и до 19 ротъ полевыхъ войскъ изъ частей, расположенныхъ въ раіонѣ работъ), китайцевъ было очень мало вслѣдствіе близости работъ къ зонѣ боевыхъ дѣйствій.

Отъ разъѣзда № 5 Фушунской вѣтки, сдѣлавшагося начальной

станцiей линiи конно-желѣзной дороги, полотно на протяженiи первыхъ 10 верстъ шло вдоль р. Хуньхэ по ровному мѣсту, почти не требовавшему земляныхъ работъ. Затѣмъ при поворотѣ въ узкую долину притока р. Хуньхэ мѣстность принимала горный характеръ и по мѣрѣ удаленiя на востокъ условiя мѣстности становились все труднѣе, вызывая устройство высокихъ насыпей, выемокъ и постройку большого количества мостовъ. На 19-й верстѣ былъ первый перевалъ высотою въ 37 саж. между долинами двухъ притоковъ р. Хуньхэ. На 51-й верстѣ былъ второй и очень трудный Тингуалинскiй перевалъ, относительная высота котораго по сравненiю съ начальной станцiей была 193 саж. Оба перевала были пройдены безъ тупиковъ, при чемъ уклоны пути нигдѣ не превышали 0,05 саж. и, для облегченiя движенiя на нихъ, черезъ каждыя 8—10 саж. высоты дѣлались горизонтальныя площадки длиною въ 10 саж. Укладка пути началась 1 декабря, а 20 декабря было уже открыто движенiе на участкѣ разъѣздъ № 5—Мадзядань. 1 января 1905 г. укладка пути была доведена на одну версту къ югу отъ ст. Сонлунью, всего на протяженiи 50 верстъ. Далѣе укладка не производилась, было разработано лишь полотно для конно-желѣзной дороги черезъ Тингуалинскiй перевалъ и далѣе на 22 версты. Благодаря этой разработкѣ значительно облегчилось движенiе обозовъ по существовавшей на этомъ направленiи грунтовой дорогѣ.

На протяженiи 50 верстъ уложеннаго пути были устроены четыре станцiи и одинъ разъѣздъ: ст. Ченгинзай—начальная, разъѣздъ № 1—на 16-й верстѣ, ст. Консимогоу—на 26-й верстѣ, ст. Мадзядань—на 36-й верстѣ и ст. Сонлунью—на 49-й верстѣ. Такимъ образомъ, съ 3 ноября по 1 января, въ теченiе 57 дней, было уложено 50 верстъ дороги, что составило среднюю скорость постройки 0,88 вер. въ сутки.

Этотъ вполнѣ законченный пятидесятиверстный участокъ конно-желѣзной дороги эксплоатировался съ 1 января по 22 февраля 1905 г., при чемъ за это время было перевезено свыше 456.000 пуд. интендантскихъ и прочихъ грузовъ для войскъ лѣваго фланга ([312]); кромѣ того, перевозились больные и раненые въ спецiально приспособленныхъ вагонетахъ и пассажиры ([313]), для которыхъ былъ въ движенiи особый поѣздъ.

Фушунская конно-желѣзная дорога, какъ обыкновенно называлась эта линiя, была первымъ опытомъ примѣненiя въ полномъ объемѣ переносныхъ дорогъ въ армiи, такъ какъ кратковременное пользованiе ими во время Ляоянскихъ боевъ, конечно, не могло еще дать вполнѣ опредѣленныхъ выводовъ объ ихъ пригодности. Благопрiятные результаты постройки Фушунской линiи, благодаря которой до-

вольствіе войскъ лѣваго фланга, до того времени подверженное всякимъ случайностямъ, сдѣлалось совершенно обезпеченнымъ даже при усиленіи его другими войсками, побудили Главнокомандующаго 19 декабря 1904 г., вскорѣ послѣ личнаго осмотра построеннаго участка пути, сдѣлать распоряженіе объ укладкѣ другой линіи конно-желѣзной дороги отъ разъѣзда № 1 Фушунской вѣтви (у д. Гуцзяцзы) къ д. Кандалисанъ [314] (карт. прил. № 30).

Линія Гуцзяцзы — Кандалисанъ.

Изысканія начались 20 декабря и были закончены къ 7 января. Общее протяженіе намѣченной линіи было 31 верста. Одновременно съ изысканіемъ началось устройство начальной станціи и постройка линіи. Работа производилась тоже преимущественно войсками (2-я и 4-я роты 3-го жел.-дор. баталіона, 2-я рота 4-го жел.-дор. баталіона и около 5 ротъ полевыхъ войскъ отъ частей, расположенныхъ въ раіонѣ работъ), наемныхъ китайцевъ было немного.

Къ 31 января укладка пути дошла до 19-й версты, гдѣ произошла задержка при разработкѣ перевала вслѣдствіе отсутствія подрывного матеріала. 7 февраля работы на перевалѣ были кончены и укладка главнаго пути была доведена до 20-й версты, при чемъ до ст. Эрдагоу оставалось неразработанными 7 пикетовъ ([315]). Одновременно съ укладкой главной линіи была устроена санитарная вѣтвь Гуцзяцзы — Санлинцзы для перевозки больныхъ и раненыхъ изъ находившихся въ послѣднемъ пунктѣ госпиталей на разъѣздъ № 1 Фушунской ширококолейной вѣтви. Протяженіе санитарной вѣтви было $5^1/_2$ верстъ. 7 февраля вслѣдствіе начавшихся на лѣвомъ флангѣ боевъ нарядъ войскъ для работъ прекратился и постройка линіи пріостановилась. Всего за 48 дней работы было уложено около 27 верстъ, что дало среднюю скорость укладки 0,57 вер. въ сутки.

Кромѣ этого, причиной пріостановки работъ на этомъ направленіи послужило возбужденное Командующимъ I арміей ходатайство [316] о постройкѣ, вмѣсто этой линіи, линіи Тавагоуза (разъѣздъ № 3 Фушунской вѣтви)—Босинзай—Кандалисанъ (карт. прил. № 30). Поводомъ къ этому ходатайству послужило то обстоятельство, что вновь проектированное направленіе было болѣе центральнымъ по отношенію къ войскамъ I арміи и пролегало по тѣмъ путямъ, гдѣ производилась самая интенсивная работа транспортовъ, подвозившихъ продовольствіе войскамъ 2-го и 3-го Сиб. корпусовъ съ разъѣзда № 3 Фушунской вѣтви. Замѣна работы этихъ транспортовъ конно-желѣзной дорогой дала бы возможность передвинуть ихъ при наступленіи впередъ вслѣдъ за войсками. Помимо этого, новая линія передъ строившейся имѣла бы то преимущество, что, отходя перпендикулярно отъ фронта позицій, она была болѣе безопасна, чѣмъ по-

слѣдняя, которая на участкѣ Эрдагоу—Кандалисанъ шла параллельно фронту позицій и оказалась даже подъ огнемъ тяжелой артиллеріи противника ([317]). Въ случаѣ успѣшнаго наступленія предполагалось путевой матеріалъ съ линіи Тавагоуза—Кандалисанъ вновь переложить на готовое полотно линіи Гуцзяцзы—Эрдагоу, какъ болѣе короткой, и затѣмъ вести эту линію далѣе, куда укажетъ обстановка. Главнокомандующій изъявилъ согласіе на осуществленіе этой мѣры, но вслѣдствіе начавшихся въ это время боевъ ничего не было сдѣлано.

На линію Гуцзяцзы—Кандалисанъ не выпало почти никакой работы: во время постройки она была занята перевозкой строительныхъ матеріаловъ и прочихъ хозяйственныхъ грузовъ, когда же постройка прекратилась, то голова дороги была еще далека отъ расположенія войскъ, которыя для эвакуаціи своихъ больныхъ и раненыхъ привыкли пользоваться другими путями. Поэтому вся ея работа выразилась въ случайной перевозкѣ 59 раненыхъ.

Постройка линій Суятуньской сѣти.

Еще въ концѣ ноября 1904 г. Главнокомандующій приказалъ подготовить на ст. Суятунь или иномъ пунктѣ запасы полевой конно-желѣзной дороги для укладки линій къ д.д. Вучжанинъ и Сандіоза, гдѣ предполагалось поставить осадныя батареи ([318]). Хотя въ паркѣ на ст. Куанчендзы и Ханьдаохедзы *), куда была заслана часть прибывшаго изъ Россіи желѣзнодорожнаго имущества при отступленіи отъ Ляояна, въ это время состояло болѣе 150 верстъ пути и около 900 вагонетовъ, а для строившейся тогда линіи Фушунъ—Гаолинцзы требовалось не болѣе 90 верстъ пути и 500 вагонетовъ, все-таки накопленіе имущества на ст. Суятунь долгое время не производилось. Причину этого, по всей вѣроятности, слѣдуетъ искать въ чрезмѣрной работѣ южнаго отдѣленія Кит. Вост. жел. дор., занятаго въ это время усиленной перевозкой прибывавшихъ въ дѣйствующую армію укомплектованій и сосредоточеніемъ продовольственныхъ запасовъ для подготовлявшагося наступленія. Вслѣдствіе этого желѣзная дорога въ состояніи была удѣлять для перевозокъ другого рода только самое ограниченное количество подвижного состава.

14 декабря послѣдовало вторичное распоряженіе Главнокомандующаго ([319]), которое заключало въ себѣ уже приказаніе скорѣе приступить къ постройкѣ полевой конной дороги отъ ст. Суятунь къ мѣстамъ осадныхъ батарей. Но и по этому приказанію тоже не послѣдовало исполненія. Отмѣной ему, очевидно, послужило послѣдовавшее 19 декабря приказаніе о постройкѣ линіи Гуцзяцзы—Кандалисанъ, поставленной въ первую очередь. Наконецъ, 5 января 1905 г.

*) Восточнаго отдѣленія Кит. Вост. жел. дор.

началась постройка линій Суятуньской сѣти, имѣвшихъ почти исключительно позиціонный характеръ [320]. Работы производились только войсками (4-я рота 3-го жел.-дор. баталіона и смѣнявшіяся роты полевыхъ войскъ отъ частей, расположенныхъ въ раіонѣ постройки); наемныхъ китайцевъ на постройкѣ вовсе не было. Вслѣдствіе равниннаго характера мѣстности земляныхъ работъ почти не производилось: онѣ ограничивались лишь самой необходимой планировкой полотна подъ звенья. Мосты и всѣ постройки дѣлались временные. Благодаря этому работы шли очень быстро. Въ послѣдовательномъ порядкѣ были уложены линіи (карт. прил. № 30): Суятунь—Сандіоза протяженіемъ 13 верстъ, Суятунь—Шанланцзы 11 вер., Суятунь—Тасудяпу 4 вер., Суятунь—Кинботай 3 вер. и Суятунь—Угольный разъѣздъ 7 вер. Отъ первой линіи было уложено 5 тупиковъ къ осаднымъ батареямъ, отъ второй—два тупика. Укладка этихъ линій была окончена къ 16 января. Въ теченіе 11 дней было уложено, включая и станціонные пути, 57 верстъ, что дало среднюю скорость укладки болѣе 5 вер. въ сутки. Работа производилась безъ перерыва, въ двѣ смѣны, съ 7 час. утра до 8 час. вечера [321].

17 января были начаты работы по укладкѣ новыхъ вѣтвей, служившихъ развитіемъ построенной сѣти. На правомъ флангѣ были уложены вѣтви Сандіоза — Сяохантайцзы протяженіемъ 10 вер., Чансыпу—Даваньганьпу 6 вер., Суятунь—Даянельтунь 4 вер.; на лѣвомъ флангѣ Удятунь—Сахоянъ 3 вер. Къ 1 февраля укладка была окончена, и за 11 дней работы было уложено со станціонными путями 30 верстъ, что дало среднюю скорость укладки—2,72 вер. въ сутки.

Всего на сѣти конно-желѣзныхъ дорогъ, примыкавшихъ къ ст. Суятунь, было уложено 87 вер.

При укладкѣ Суятуньской сѣти очевидно не ограничились первоначальнымъ распоряженіемъ Главнокомандующаго о постройкѣ линій для установки осадныхъ батарей, и многія вѣтви сѣти получили совершенно иное назначеніе, такъ, напр.: вѣтви Суятунь—Тасудяпу, Суятунь—Даянельтунь вели къ интендантскимъ складамъ и были построены для перевозки запасовъ продовольствія; вѣтвь Суятунь—Кинботай вела къ артиллерійскому складу.

Особенной необходимости въ постройкѣ этихъ вѣтвей не было. Разстоянія между названными пунктами были настолько коротки, что многочисленные обозы густо расположенныхъ въ этомъ раіонѣ войскъ и артиллерійскіе парки могли легко справляться съ перевозкой по прекраснымъ, въ зимнее время, грунтовымъ дорогамъ. Постройка этихъ вѣтвей, являясь совершенно излишней роскошью, облегчавшей только работу и безъ того почти бездѣйствовавшихъ войсковыхъ обозовъ *),

*) См. наст. томъ, ч. II, гл. XV. „Служба транспортовъ“.

представляется мало понятной еще въ томъ отношеніи, что излишка въ имуществѣ конно-желѣзныхъ дорогъ въ арміи не было; почти все наличіе его было исчерпано построенными линіями. Кромѣ того, упомянутыя вѣтви, обслуживавшія мѣстные склады, въ случаѣ успѣшнаго наступленія оказывались ненужными и подлежали разборкѣ.

Изъ вновь построенныхъ вѣтвей сохраняла свое значеніе при наступленіи только вѣтвь Даваньганьпу—Тацзыпу, такъ какъ, отходя отъ конечной станціи вѣтви широкой колеи, она могла послужить начальнымъ участкомъ самостоятельной коммуникаціонной линіи для войскъ, наступающихъ въ промежуткѣ между р. Хуньхэ и магистралью Кит. Вост. жел. дор.

Центральную станцію Суятуньской сѣти 1 февраля пришлось отнести отъ желѣзнодорожной станціи этого названія на сѣверъ, къ д. Ваншитунь (близъ Угольнаго разъѣзда), вслѣдствіе того, что съ установкой на позиціяхъ противника осадныхъ орудій она оказалась въ сферѣ ихъ огня [322].

Во время Мукденскихъ боевъ на конно-желѣзныя дороги Суятуньской сѣти выпала усиленная работа по уборкѣ стоявшей на позиціяхъ осадной артиллеріи, состоявшей изъ 198 орудій ([323]), остававшагося боевого комплекта ихъ, представлявшаго грузъ свыше 25.000 пуд., и, главнымъ образомъ, по эвакуаціи изъ перевязочныхъ пунктовъ и госпиталей, открытыхъ въ раіонѣ боевыхъ дѣйствій, многочисленныхъ раненыхъ на ст. Суятунь и Даваньганьпу, гдѣ они пересаживались въ санитарные и теплушечные поѣзда.

Распредѣленіе конно-желѣзныхъ дорогъ по арміямъ.

Послѣ образованія полевыхъ управленій трехъ Маньчжурскихъ армій Фушунская конно-желѣзная дорога въ началѣ января была передана въ вѣдѣніе полевого дорожнаго управленія I арміи. 9 февраля часть Суятуньской сѣти къ западу отъ д. Шоуялинзы была передана въ вѣдѣніе полевого дорожнаго управленія II арміи. Остальная часть этой сѣти, находившаяся въ раіонѣ III арміи, оставалась до отступленія отъ Мукдена въ вѣдѣніи полевого дорожнаго управленія при Главнокомандующемъ, такъ какъ соотвѣтственное управленіе III арміи еще не было окончательно сформировано. Строившаяся линія Гуцзяцзы—Кандалисанъ, предназначенная къ передачѣ въ I армію, вслѣдствіе незаконченности постройки, оставалась тоже въ вѣдѣніи полевого дорожнаго управленія при Главнокомандующемъ.

Когда оставленіе позицій на р. Шахэ сдѣлалось неизбѣжнымъ, былъ сдѣланъ рядъ энергическихъ попытокъ спасти имущество конно-желѣзныхъ дорогъ, о чемъ въ своемъ мѣстѣ подробно было уже

изложено при описаніи работы тыла во время боевыхъ дѣйствій *). Но, несмотря на сдѣланныя усилія, почти ничего изъ того имущества, что было подвезено къ Мукдену, спасти не удалось. Въ общемъ, на всей сѣти конно-желѣзныхъ дорогъ подъ Мукденомъ было оставлено около 230 верстъ путевого матеріала, 1.500 вагонетовъ, телеграфное имущество, инструментъ и оборудованіе линіи соотвѣтственной длины и рабочій инструментъ на 6.000—7.000 чел. (324).

Недостатокъ желѣзнодорожныхъ войскъ, обнаружившійся при постройкѣ и эксплоатаціи Мукденской сѣти.

При постройкѣ и эксплоатаціи Мукденской сѣти конно-желѣзныхъ дорогъ обнаружился крайній недостатокъ желѣзнодорожныхъ войскъ. Желѣзнодорожныя роты приходилось постоянно перебрасывать съ одной недоконченной работы на другую, которая представлялась болѣе спѣшною. Раньше было уже упомянуто, какой величины достигалъ нарядъ полевыхъ войскъ на строительныя работы, но не удалось обойтись безъ него и по окончаніи постройки при эксплоатаціи линій, такъ какъ 6 желѣзнодорожныхъ ротъ, бывшихъ въ составѣ армій, не хватало для постройки новыхъ линій и одновременной эксплоатаціи построенныхъ (325).

Общее протяженіе Мукденской сѣти было всего 230 верстъ коннаго пути. По прибытіи же къ арміямъ всего заказаннаго имущества **) переносныхъ дорогъ явилась бы возможность уложить около 500 верстъ конной (326) и 200 верстъ паровой дороги. Если 6 желѣзнодорожныхъ ротъ не хватало на сѣть въ 230 верстъ, то, конечно, при сѣти въ 700 верстъ обстановка въ этомъ отношеніи еще болѣе усложнилась бы. Въ виду этого, когда Главный Штабъ, сообщая Штабу Главнокомандующаго о томъ, что, кромѣ находящихся въ составѣ арміи 6 желѣзнодорожныхъ ротъ, предположено отправить на Дальній Востокъ еще 3-й рез. жел.-дор. баталіонъ, въ составѣ 4 ротъ, и 2-й жел.-дор. баталіонъ, въ составѣ 3 ротъ ***), запросилъ, нужно ли мобилизовать еще желѣзнодорожныя войска, то 15 февраля 1905 г. Главнокомандующему былъ представленъ докладъ (327), въ которомъ общая потребность дѣйствующей арміи въ желѣзнодорожныхъ войскахъ была исчислена въ 21 роту, т. е. требовалась мобилизація, кромѣ имѣвшихся и ожидавшихся 13 ротъ, еще двухъ желѣзнодорожныхъ баталіоновъ 4-ротнаго состава. Основанія для этого расчета были приведены слѣдующія:

1) Для эксплоатаціи 500 вер. конной дороги, считая по $^1/_2$ роты на каждыя 50 верстъ . . . . . 5 ротъ.

---

*) См. томъ V, гл. „Организація ближняго тыла во время Мукденскаго сраженія“

**) См. выше стр. 207.

***) 2-я рота этого баталіона была уже въ составѣ арміи.

2) Для эксплоатаціи 200 вер. паровой дороги, считая по 5 ротъ на каждыя 100 верстъ . . . . 10 ротъ.

3) Для обслуживанія складовъ парового и коннаго парковъ въ тылу, считая по 1 ротѣ на каждый паркъ . 2 роты.

Итого исключительно для переносныхъ дорогъ. 17 ротъ.

4). Кромѣ того, какъ показалъ опытъ истекшаго періода кампаніи, для разработки грунтовыхъ дорогъ, производства подрывныхъ работъ, постройки и ремонта мостовъ также необходимо было имѣть желѣзнодорожныя войска въ качествѣ инструкторовъ по расчету не менѣе одной роты на каждую армію и одной роты для общаго тыла ихъ . . . . 4 роты

Всего . . . . . . 21 рота.

По этому докладу, представленному Главнокомандующему въ самый разгаръ Мукденскихъ боевъ, никакого распоряженія въ то время не послѣдовало; резолюція Главнокомандующаго была положена на немъ уже 27 февраля (въ Тѣлинѣ): „Начальнику Штаба. Рѣшите по Вашему мнѣнію“ и того же числа резолюція начальника Штаба Главнокомандующаго: „такъ какъ у насъ конокъ больше нѣтъ, то пока оставить этотъ вопросъ открытымъ“ (328). Въ этомъ смыслѣ былъ данъ отвѣтъ Главному Штабу.

Четвертый заказъ имущества конно-желѣзныхъ дор.

Къ концу марта 1905 г., когда сумятица, произведенная Мукденскимъ сраженіемъ, уже нѣсколько улеглась, когда жизнь арміи стала входить въ обычную колею и начали создаваться планы дальнѣйшихъ дѣйствій, былъ произведенъ подсчетъ тому имуществу переносныхъ дорогъ, которое армія могла получить въ свое распоряженіе. Еще въ серединѣ февраля въ Главный Штабъ была послана телеграмма (329), съ просьбою выслать въ армію и тѣ 100 верстъ конной дороги, которыя предназначались къ передачѣ въ Люблинскій паркъ на возмѣщеніе отпущеннаго имъ въ началѣ кампаніи имущества. Это добавленіе должно было бы довести общій запасъ трехъ армій до 700 вер. коннаго и 200 вер. парового пути. Потеря подъ Мукденомъ уменьшала этотъ запасъ до 470—480 верстъ коннаго и 200 вер. парового пути. Между тѣмъ, ожидалось значительное усиленіе состава дѣйствующей арміи какъ укомплектованіями, такъ и подкрѣпленіями изъ новыхъ корпусовъ. Кромѣ того, опасность обхода, имѣвшаго для насъ такіе гибельные результаты подъ Мукденомъ, заставляла раскинуть фронтъ армій

гораздо шире, что, въ свою очередь, требовало принятія цѣлаго ряда мѣръ по обезпеченію войскъ довольствіемъ; въ ряду этихъ мѣръ одно изъ первыхъ мѣстъ занимали переносныя дороги. Вслѣдствіе этого, по провѣркѣ сдѣланнаго подсчета желѣзнодорожнаго имущества, имѣвшагося и ожидавшагося ([330]), 31 марта былъ представленъ Главнокомандующему докладъ, гдѣ впервые потребность въ конно-желѣзныхъ дорогахъ была опредѣлена въ зависимости отъ численности дѣйствующей арміи ([331]). Для опредѣленія нормы запаса этого рода имущества было принято, что конная дорога по техническимъ условіямъ эксплоатаціи при полезной *) длинѣ около 100—120 верстъ и интенсивной работѣ 1.800 вагонетовъ можетъ въ конечный пунктъ доставлять въ сутки до 19.000 пуд. груза, а такъ какъ однодневное довольствіе 2 корпусовъ составляетъ 12.000—14.000 пуд., то она, слѣдовательно, можетъ обслуживать текущее довольствіе 2 корпусовъ и давать еще нѣкоторый излишекъ работы для подвоза запасовъ въ передовые магазины, закладываемые при наступленіи.

При составѣ дѣйствующей арміи въ 12 корпусовъ ([332]), требовалось 6 такихъ стоверстныхъ парковъ; принимая же, согласно расчетовъ Главнаго Штаба, около 30% путевого матеріала на служебные пути, общее количество нужнаго арміи имущества конно-желѣзной дороги выражалось въ 828 верстъ и 10.800 вагонетовъ. Такимъ образомъ, требовалось усиленіе запаса конно-желѣзной дороги еще на 350 вер. пути и 3.700 вагонетовъ. Въ представленномъ докладѣ эта потребность опредѣлялась въ 400 верстъ пути и 3.000 вагонетовъ. 2 апрѣля 1905 г. Главнокомандующій телеграфировалъ Военному Министру просьбу о скорѣйшемъ заказѣ и высылкѣ въ армію этого имущества ([333]). Эта просьба Главнокомандующаго по времени послужила какъ бы отвѣтомъ на запросъ Военнаго Министра 18 марта ([334]) о томъ: „представляется-ли дѣйствительно необходимымъ и неотложнымъ при современномъ положеніи арміи устройство переносныхъ „желѣзныхъ дорогъ на ряду съ затратами казны на содержаніе въ „арміяхъ большихъ транспортовъ и при опасности утраты дороги въ „случаѣ отступленія".

Сомнѣніе центральныхъ органовъ Петербурга въ дѣйствительной надобности переносныхъ дорогъ могло быть вызвано двумя предположеніями: первое—что армія настолько обезпечена обозами, что переносныя дороги являются лишь роскошью, но не необходимостью, второе—что армія не способна болѣе къ наступательнымъ дѣйствіямъ, а можетъ только отступать, при каковомъ свойствѣ ея рискованно было созидать, что-либо солидное въ тылу изъ опасенія потерять.

*) Безъ служебныхъ путей.

Непонятно только, почему подобнаго же сомнѣнія не возбуждало снабженіе арміи предметами артиллерійскаго, инженернаго и прочихъ вѣдомствъ, которые при отступленіи тоже могли быть утрачены.

Первоначальныя предположенія о постройкѣ линій переносныхъ дорогъ при расположеніи армій на Сыпингайскихъ позиціяхъ.

Опасеніе утраты переносныхъ дорогъ въ случаѣ наступленія противника, повидимому, раздѣлялось первое время послѣ остановки армій на Сыпингайскихъ позиціяхъ и Штабомъ Главнокомандующаго. такъ какъ первоначальныя предположенія касались примѣненія ихъ лишь въ глубокомъ тылу. Въ началѣ апрѣля, одновременно съ указаніемъ о разработкѣ цѣлой сѣти грунтовыхъ дорогъ въ раіонѣ общаго тыла, начальнику военныхъ сообщеній при Главнокомандующемъ было указано [335] проложить линію переносной дороги отъ ст. Цицикаръ къ Бодунэ, гдѣ предполагался правый флангъ дѣйствующей арміи при оборонѣ верхняго теченія р. Сунгари (карт. прил. № 31). Впослѣдствіи, по накопленіи въ арміи достаточнаго запаса имущества переносныхъ дорогъ, предполагалось уложить линіи и къ лѣвому флангу армій отъ ст. Ажехэ къ Гирину [336].

При ближайшемъ изслѣдованіи на мѣстѣ оказалось болѣе удобнымъ вести линію переносной дороги не отъ Цицикара къ Бодунэ, а отъ ст. Аньда къ тому же пункту, такъ какъ по сдѣланнымъ подсчетамъ доставка грузовъ по второму направленію (115 верстъ) могла производиться въ 5—6-дневный срокъ, и эксплоатація линіи требовала 4.500 лошадей, на первомъ же направленіи (210 верстъ) доставка могла производиться только въ 8—9-дневный срокъ, и эксплоатація линіи требовала до 10.000 лошадей [337]. Преимущество направленія Аньда—Бодунэ передъ направленіемъ Цицикаръ—Бодунэ заключалось еще въ томъ, что оно было болѣе обезпечено отъ ударовъ противника съ праваго фланга, но зато уступало ему въ томъ отношеніи, что въ случаѣ дальнѣйшаго отступленія нашей арміи на западъ линіей Цицикаръ — Бодунэ можно было бы пользоваться дольше, чѣмъ направленіемъ Аньда—Бодунэ, какъ болѣе выдвинутымъ. Въ силу этихъ соображеній приказано было приступить къ постройкѣ линіи Аньда—Бодунэ, но затѣмъ подготовить полотно и для укладки линіи Цицикаръ—Бодуне, при чемъ на ближайшихъ къ Цицикару 50 верстахъ этой линіи было предположено устроить паровую переносную дорогу, на остальное же протяженіе перенести конную дорогу съ линіи Аньда—Бодунэ, когда въ ней миновала бы надобность [338].

Къ изысканіямъ приступили немедленно, но осуществиться постройка линіи могла только въ далекомъ будущемъ, такъ какъ къ концу марта въ Цицикарскомъ паркѣ было всего лишь 85 верстъ

звеньевъ и 1.469 вагонетовъ конной дороги и 10 верстъ звеньевъ при 16 паровозахъ и 160 вагонетахъ паровой дороги [339].

Изысканія для постройки линіи Аньда—Бодунэ были закончены къ 14 мая и Главнокомандующему былъ представленъ докладъ объ отпускѣ средствъ на постройку дороги и покупку лошадей. Но къ этому времени стратегическая обстановка нѣсколько измѣнилась. Продолжительное бездѣйствіе противника и, равнымъ образомъ, усиленіе арміи прибывавшими укомплектованіями и подкрѣпленіями устранили опасенія о возможности безостановочнаго отступленія къ р. Сунгари. Поэтому Главнокомандующій, утвердивъ 30 мая представленный ему докладъ, повелѣлъ приступить къ постройкѣ линіи и покупкѣ лошадей только по особому на то приказанію [340].

Ходатайство объ усиленіи желѣзнодорожныхъ войскъ.

Въ это же время былъ вновь возбужденъ вопросъ о желѣзнодорожныхъ войскахъ, оставленный открытымъ послѣ Мукденскаго пораженія. Поводомъ къ возникновенію этого вопроса послужило задержаніе въ Читѣ, по приказанію Главнокомандующаго, слѣдовавшаго въ Маньчжурію 3-го рез. жел.-дор. баталіона, въ виду настойчивыхъ слуховъ о готовившейся на Забайкальской желѣзной дорогѣ забастовкѣ. Продолжительная задержка баталіона въ Читѣ и опроверженіе слуховъ о забастовкѣ побудили Главный Штабъ запросить Главнокомандующаго, нуженъ ли вообще этотъ баталіонъ арміямъ, такъ какъ въ отрицательномъ случаѣ было предположено поставить его на эксплоатацію Забайкальской дороги, страдавшей, подобно другимъ дорогамъ недостаткомъ въ служебномъ персоналѣ [341]. Тотъ же вопросъ возникалъ и о 2-мъ жел.-дор. баталіонѣ, спеціально обученномъ эксплоатаціи парового пути и готовившемся къ отправкѣ въ Маньчжурію. На этотъ запросъ былъ данъ отвѣтъ, что задержка 3-го рез. жел.-дор. баталіона вызвана только необходимостью, что же касается потребности армій въ желѣзнодорожныхъ войскахъ, то таковая опредѣлялась въ 16 ротъ, вслѣдствіе чего просилось отправить не только 2-й жел.-дор. баталіонъ, съ прибытіемъ котораго въ арміяхъ должно было собраться 13 ротъ, но мобилизовать и отправить еще одинъ желѣзнодорожный баталіонъ [342]. Исчисленіе потребности арміи въ 16 жел.-дор. ротъ отличалось отъ вышеприведеннаго *), опредѣленнаго въ 21 роту, тѣмъ, что на обслуживаніе обоихъ парковъ, какъ парового, такъ и коннаго, предназначалась одна рота и, кромѣ того, ничего не упоминалось о желѣзнодорожныхъ войскахъ для разработки грунтовыхъ дорогъ, на что по первому расчету требовалось 4 роты.

---

*) См. стр. 214.

Постройка линіи конно-желѣзной дороги въ раіонѣ I арміи.

Одновременно съ указаніемъ повременить устройствомъ конно-желѣзной дороги въ глубокомъ тылу Главнокомандующій 30 мая разрѣшилъ начать постройку конно-желѣзной дороги въ раіонѣ I арміи[343], наиболѣе страдавшей отъ недостатка перевозочныхъ средствъ для подвоза продовольствія войскамъ, раскинутымъ на широкомъ фронтѣ отъ линіи Кит. Вост. жел. дор. до Хайлунчена (карт. прил. № 32). Направленіе для линіи было намѣчено отъ ст. Куанчендзы къ д. Сяогушань, лежащей за серединою расположенія главныхъ силъ I арміи. Такое направленіе, какъ отходящее отъ фронта въ глубину, представлялось болѣе безопаснымъ для дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ обезпечивало арміи пользованіе ею въ случаѣ отступленія на болѣе продолжительное время. Въ слѣдующую очередь была указана постройка конно-желѣзной дороги отъ Гунчжулина къ Юшитаю въ раіонѣ III арміи, правофланговыя части которой тоже страдали отъ неаккуратнаго подвоза [344].

Наличіе Цицикарскаго парка въ это время заключалось въ 112 вер. путевого матеріала и около 1.800 вагонетовъ, поэтому приказано было удовлетворить лишь потребность I арміи, отпустивъ въ ея распоряженіе 90 верстъ звеньевъ и 1.400 вагонетовъ.

Медленное накопленіе желѣзнодорожнаго имущества побудило Главнокомандующаго просить Военнаго Министра объ ускореніи доставки его съ такимъ расчетомъ, чтобы въ мѣсяцъ прибывало не менѣе чѣмъ 100 верстъ матеріальной части [345]. Такъ какъ вѣсъ матеріальной части 100-верстнаго парка составляетъ 256.000 пудовъ [346], то для перевозки его требовалось не менѣе 10 поѣздовъ; назначать ихъ Главнокомандующій просилъ въ счетъ тѣхъ 30 поѣздовъ въ мѣсяцъ, которые предназначались для перевозки инженерныхъ грузовъ.

Несмотря на данное 30 мая Главнокомандующимъ разрѣшеніе на постройку конно-желѣзныхъ дорогъ въ раіонѣ I арміи, къ работамъ приступили лишь 4 іюля. Причиной замедленія было отсутствіе желѣзнодорожныхъ войскъ, такъ какъ послѣ отступленія отъ Мукдена и утраты почти всего имѣвшагося въ арміяхъ имущества конно-желѣзныхъ дорогъ, изъ 6 желѣзнодорожныхъ ротъ 4 роты были поставлены на дорожныя и мостовыя работы въ раіонѣ общаго тыла армій, одна рота была оставлена въ Цицикарѣ на обслуживаніе парка и изысканіе линій Аньда—Бодунэ и Цицикаръ—Бодунэ и только одна рота осталась въ распоряженіи I арміи, но и тою нельзя было воспользоваться для постройки конно-желѣзной дороги, такъ какъ она была разбита мелкими партіями инструкторовъ на разработкѣ сѣти грунтовыхъ путей обширнаго тылового раіона арміи, и снятіе ея

съ этихъ работъ было равносильно полному прекращенію подготовки тыла въ этомъ отношеніи, важное значеніе которой въ особенности было оцѣнено послѣ бѣдствій, испытанныхъ войсками при отступленіи отъ Муклена. По этой же причинѣ крайне неохотно снимались желѣзнодорожныя роты съ работъ въ раіонѣ общаго тыла. Въ это время распредѣленіе желѣзнодорожныхъ ротъ было слѣдующее [347]:

1-я рота 3-го жел.-дор. баталіона	на разработкѣ дороги Таолайчжоу—Сіусуйдянцзы—Харбинъ.
2-я " " "	на разработкѣ дороги Таолайчжоу — Уцзячжанъ—Харбинъ.
3-я " " "	на постройкѣ мостовъ черезъ р. Сунгари у Гирина.
4-я " " "	на постройкѣ мостовъ черезъ р. Сунгари у Бодунэ.
2-я рота 4-го жел.-дор. баталіона	въ паркѣ на ст. Цицикаръ и на изысканіяхъ Цицикаръ—Бодунэ и Аньда—Бодунэ.
2-я рота 2-го жел.-дор. баталіона	на разработкѣ грунтовыхъ дорогъ I арміи.

Постройкѣ мостовъ черезъ р. Сунгари придавалось столь важное значеніе, что объ освобожденіи отъ этой работы занятыхъ ею желѣзнодорожныхъ ротъ нечего было и думать. Поэтому оставались лишь 1-я и 2-я роты 3-го жел.-дор. баталіона, которыя съ нѣкоторымъ ущербомъ для тыловыхъ работъ можно было привлечь къ постройкѣ конно-желѣзныхъ дорогъ въ раіонѣ армій.

Правда, въ Читѣ находилось еще 4 роты 3-го рез. жел.-дор. баталіона, но опасеніе забастовки на Забайкальской дорогѣ, грозившей дѣйствующей арміи гораздо болѣе тяжелыми бѣдствіями, чѣмъ замедленіе въ постройкѣ конно-желѣзныхъ дорогъ, заставляло держать этотъ баталіонъ въ названномъ пунктѣ и весьма возможно, что одно присутствіе его долгое время служило препятствіемъ для забастовки.

Наконецъ, въ концѣ іюня удалось собрать роту 3-го жел.-дор. баталіона и она была отдана въ распоряженіе I арміи. Болѣе одной роты удѣлить съ тыловыхъ работъ не представлялось возможнымъ. Между тѣмъ, во второй половинѣ іюня наличіе Цицикарскаго парка позволило удѣлить 30 верстъ путевого матеріала съ соотвѣтственнымъ

подвижнымъ составомъ для III арміи [348]. Поэтому для удовлетворенія потребности обѣихъ армій въ желѣзнодорожныхъ войскахъ пришлось выдѣлить двѣ роты изъ 3-го рез. жел.-дор. баталіона, задержаннаго въ Читѣ. Эти роты прибыли въ Гунчжулинъ въ концѣ іюня и поступили въ распоряженіе I и III армій, по одной ротѣ въ каждую.

Съ прибытіемъ желѣзнодорожныхъ ротъ началась спѣшная работа по устройству полотна, такъ какъ наступившая послѣ сильныхъ дождей распутица почти вовсе прекратила гужевой подвозъ и грозила истощеніемъ продовольственныхъ запасовъ и фуража въ удаленныхъ отъ желѣзной дороги магазинахъ I и III армій.

I армія, получившая ранѣе разрѣшеніе на постройку конной дороги и имѣвшая ко времени прибытія желѣзнодорожныхъ войскъ на ст. Гунчжулинъ нѣкоторое количество путевого матеріала, приступила къ укладкѣ 4 іюля. Ко 2 августа линія была построена до Херсу, т. е. въ 28 дней было уложено 46 верстъ, что составило среднюю скорость укладки нѣсколько болѣе $1^1/_2$ вер. въ день.

Постройка линіи въ раіонѣ III арміи.

III армія получила первый эшелонъ путевого матеріала только 15 іюля [349]. Такое промедленіе въ доставкѣ его произошло вслѣдствіе того, что южное отдѣленіе Кит. Вост. жел. дор., перегруженное перевозками всякаго рода, было въ состояніи удѣлять для перевозки матеріальной части конной дороги не болѣе одного поѣзда черезъ день; а такъ какъ поѣздъ поднималъ не болѣе 10 верстъ путевого матеріала съ прочей принадлежностью, то доставка разрѣшенныхъ I арміи 60 верстъ заняла около двухъ недѣль и только послѣ этого начался подвозъ желѣзнодорожнаго имущества для III арміи.

Конечно, это одно не могло служить причиной начала укладки III арміи только 18 іюля послѣ прибытія назначеннаго ей путевого матеріала, такъ какъ въ случаѣ готовности полотна для укладки этотъ матеріалъ всегда могъ бы быть позаимствованъ изъ парка I арміи, къ этому времени далеко еще не использованнаго. По всей вѣроятности, полотно къ этому времени еще не было готово.

Начатая 18 іюля III арміей укладка конно-желѣзной дороги велась съ большой поспѣшностью, такъ какъ истощеніе магазиновъ 5-го Сиб. и 17-го арм. корпусовъ въ д. Сынфанпу (карт. прил. № 32) заставило войска тронуть свои неприкосновенные запасы. Въ 5 дней линія была доведена до Сынфанпу, что составило среднюю скорость укладки болѣе $3^1/_2$ верстъ въ день. Дальнѣйшая укладка производилась далеко не съ такой быстротой, такъ какъ необходимость въ поспѣшности уже миновала. Къ 8 августа линія была продолжена лишь на 10 верстъ—до Чаодяданя, что составило среднюю скорость укладки лишь $^2/_3$ вер. въ день; къ 1 сентября приблизи-

тельно съ такою же скоростью была доведена до Юшитая, отстоящаго на 16 верстъ отъ Чаодяданя [350].

Постройка линіи въ раіонѣ II арміи.

Въ серединѣ іюля Командующій II арміей возбудилъ ходатайство о снабженіи ввѣренной ему арміи конно-желѣзной дорогой [351]. Настоятельной хозяйственной надобности, подобно тому, какъ это было въ I и III арміяхъ, въ принятіи этой мѣры не было, мотивомъ же ходатайства служило желаніе устройствомъ конно-желѣзной дороги облегчить работу транспортовъ и получить излишекъ перевозочныхъ средствъ для организаціи подвоза при наступленіи. Въ силу этихъ соображеній конечнымъ пунктомъ дороги была намѣчена д. Ламатенза (карт. прил. № 32), куда подвозилось продовольствіе правофланговымъ частямъ II арміи. Первоначально предполагалось вести линію конно-желѣзной дороги изъ Гунчжулина въ наиболѣе безопасномъ, почти перпендикулярномъ къ боевымъ линіямъ направленіи, но недостатокъ путевого матеріала, который тщательно сберегался для общаго наступленія, заставилъ отказаться отъ этого направленія и избрать болѣе опасное, но зато гораздо болѣе короткое направленіе вдоль фронта арміи отъ разъѣзда № 84 къ Ламатензѣ, протяженіемъ всего 30 верстъ.

Задержка въ постройкѣ линіи произошла, главнымъ образомъ, вслѣдствіе поздняго прибытія желѣзнодорожной роты. Выше было изложено, съ какими затрудненіями было сопряжено удовлетвореніе потребности въ желѣзнодорожныхъ войскахъ I и III армій, тѣмъ бо́льшія затрудненія представило удовлетвореніе этой потребности II арміи. Командированіе желѣзнодорожной роты изъ Читы было признано опаснымъ, вслѣдствіе этого пришлось снять еще одну роту съ дорожныхъ работъ общаго тыла, а это, конечно, потребовало очень много времени [352].

Изысканія линіи были закончены 20 іюля; 2 августа начала прибывать на разъѣздъ № 84 матеріальная часть. И тотчасъ же, не ожидая прибытія желѣзнодорожной роты, II армія начала строить дорогу собственными средствами при помощи саперовъ, въ качествѣ инструкторовъ, и полевыхъ войскъ, въ качествѣ просторабочихъ.

Успѣшность работы, вслѣдствіе задержки въ доставленіи укладочнаго матеріала [353], трудно опредѣлить вполнѣ точно, но, принимая во вниманіе, что со 2 по 26 августа было уложено 30,2 версты, средняя скорость укладки во всякомъ случаѣ превышала $1^1/_4$ версты въ день.

Кромѣ уложенной сѣти конно-желѣзныхъ дорогъ, въ раіонѣ армій во время расположенія ихъ на Сыпингайскихъ позиціяхъ производились подготовительныя работы для усиленія этой сѣти въ соотвѣтствіи съ планомъ предположеннаго наступленія. Объ этихъ подготовительныхъ

работахъ изложено въ своемъ мѣстѣ *). Послѣдовавшее въ концѣ августа прекращеніе военныхъ дѣйствій не дало возможности воспользоваться этими работами, и фактическаго испытанія онѣ не получили.

Конные парки полевыхъ переносныхъ дорогъ.

Одновременно съ прибытіемъ имущества переносныхъ дорогъ въ Ляоянѣ было приступлено къ формированію коннаго парка для ихъ обслуживанія. Для ускоренія этого формированія предположено было принять два способа: часть лошадей и муловъ пріобрѣсти въ собственность казны, часть же нанять въ аренду у подрядчиковъ (354). До отступленія Маньчжурской арміи отъ Ляояна было пріобрѣтено свыше 600 головъ животныхъ (главнымъ образомъ лошадей), которыхъ, конечно, съ излишкомъ было достаточно для эксплоатаціи короткихъ линій Ляоянской сѣти, вслѣдствіе чего къ найму лошадей у подрядчиковъ прибѣгать не приходилось. При отступленіи отъ Ляояна съ утратой матеріальной части конно-желѣзныхъ дорогъ было утрачено и значительное число упряжныхъ животныхъ (355).

Послѣ сраженія на р. Шахэ никакихъ попытокъ къ увеличенію коннаго парка сдѣлано не было, и когда послѣдовали одно за другимъ приказанія Главнокомандующаго о спѣшной постройкѣ цѣлой сѣти конно-желѣзныхъ дорогъ, то наличный конскій составъ, бывшій въ распоряженіи полевого дорожнаго управленія, съ трудомъ могъ удовлетворить строительнымъ надобностямъ, не говоря уже объ эксплоатаціонныхъ. Въ виду того, что покупка лошадей въ раіонѣ сосредоточенія, гдѣ въ то же время производилось формированіе армейскихъ транспортовъ, не обѣщала благопріятныхъ результатовъ, а пріобрѣтеніе ихъ въ отдаленныхъ тыловыхъ раіонахъ было сопряжено съ значительнымъ промедленіемъ и затрудненіями въ доставкѣ лошадей на мѣсто работъ, то пришлось прибѣгнуть къ позаимствованію лошадей изъ армейскихъ транспортовъ. Такимъ образомъ, на эксплоатацію Фушунской линіи (Фушунъ—Гаолинцзы) было поставлено 2 арбяныхъ транспорта **). На эксплоатацію сѣти II арміи ***) было поставлено тоже 2 арбяныхъ транспорта. На остальныхъ линіяхъ Мукденской сѣти къ этой мѣрѣ прибѣгнуть не пришлось, такъ какъ вѣтвь Гуцзяцзы—Кандалисанъ не эксплоатировалась вовсе, для эксплоатаціи же прочихъ вѣтвей Суятуньской сѣти, благодаря незначительному протяженію ихъ, достаточно было лошадей, бывшихъ въ распоряженіи полевого дорожнаго управленія.

Послѣ отступленія отъ Мукдена и расположенія на Сыпингай-

---

*) См. т. VI, гл. „Организація ближняго тыла во время Сыпингайскаго періода кампаніи“.

**) 800 лошадей.

***) Даваньганьпу—Шоуялинза съ вѣтвью къ осадной батареѣ у д. Сяохантайцзы.

скихъ позиціяхъ, первое время, конечно, не могло быть и рѣчи о формированіи коннаго парка, такъ какъ конно-желѣзныхъ дорогъ почти не было. Къ тому же времени, когда вопросъ о постройкѣ конно-желѣзныхъ дорогъ въ раіонѣ сосредоточенія арміи на Сыпингайскихъ позиціяхъ былъ рѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ, центральный органъ, вѣдавшій этимъ дѣломъ—полевое дорожное управленіе при Главнокомандующемъ, былъ уже упраздненъ и постройка и эксплоатація конно-желѣзныхъ дорогъ перешли въ соотвѣтственныя управленія армій.

Вслѣдствіе этого и вопросъ о конныхъ паркахъ разрѣшенъ былъ неодинаково. Въ I и II арміяхъ, повидимому, отказались отъ формированія самостоятельныхъ парковъ, по крайней мѣрѣ никакихъ мѣръ въ этомъ направленіи принято не было, и удовлетворились командированіемъ для эксплоатаціи конно-желѣзныхъ дорогъ конскаго состава армейскихъ арбяныхъ транспортовъ. Линія Гунчжулинъ—Херсу обслуживалась лошадьми 6 военныхъ транспортовъ, общимъ числомъ около $2^1/_2$ тысячъ головъ [356]. На линіи разъѣздъ № 84—д. Ламатенза работало 1.346 головъ, т. е. около 3 транспортовъ [357].

Въ III арміи конный составъ армейскихъ транспортовъ для эксплоатаціи конно-желѣзныхъ дорогъ былъ только позаимствованъ, такъ какъ одновременно съ постройкой линіи Гунчжулинъ—Юшитай на ст. Маньчжурія была командирована особая комиссія для закупки лошадей въ сѣверной Монголіи. Закупленныя лошади начали прибывать на работу съ 4 августа; къ этому времени линія была доведена почти до Чаодяданя, и для эксплоатаціи ея требовалось командировать два арбяныхъ транспорта въ полномъ составѣ. По мѣрѣ прибытія монгольскихъ лошадей конскій составъ транспортовъ возвращался къ своей прямой работѣ. Для линіи Гунчжулинъ—Юшитай требовалось 1.050 лошадей, но въ предположеніи довести конно-желѣзную дорогу до устья р. Силяохэ намѣчено было пріобрѣсти до 3.000 головъ. Вслѣдствіе прекращенія военныхъ дѣйствій операцію эту не успѣли закончить, и было куплено всего 1.500 головъ [358].

Въ виду хроническаго недостатка перевозочныхъ средствъ, необходимыхъ арміямъ для свободнаго и безпрерывнаго наступленія, отказъ полевыхъ управленій I и II армій отъ формированія самостоятельныхъ конныхъ парковъ для эксплоатаціи конно-желѣзныхъ дорогъ и замѣна ихъ армейскими транспортами представляется не вполнѣ понятными. Если главнымъ препятствіемъ служили новые расходы, вызываемые этимъ формированіемъ, то все равно этихъ расходовъ нельзя было бы избѣжать, такъ какъ въ случаѣ наступленія недостатокъ казенныхъ транспортовъ пришлось бы возмѣстить вольнонаемными, поставщики которыхъ, конечно, не преминули бы повысить

соотвѣтственно спросу перевозную плату, да, кромѣ того, представляли менѣе гарантіи въ исправности перевозки.

Нарядъ войскъ для эксплоатаціи конно-желѣзныхъ дорогъ. Формированіе эксплоатаціонныхъ баталіоновъ.

Выше было уже указано, что при постройкѣ конно-желѣзныхъ дорогъ приходилось въ широкихъ размѣрахъ прибѣгать къ содѣйствію полевыхъ войскъ. Невозможно было обойтись безъ этого содѣйствія и при эксплоатаціи построенныхъ линій. Приведенный выше *) расчетъ желѣзнодорожныхъ войскъ, необходимыхъ арміи, согласно котораго на каждыя 50 верстъ пути конной дороги требовалось $^1/_2$ желѣзнодорожной роты, касался лишь спеціально обученныхъ людей, предназначаемыхъ для такихъ работъ при эксплоатаціи линіи, для которыхъ нужна была особая подготовка. Но, кромѣ этихъ людей, при эксплоатаціи линіи требовалось большое число просторабочихъ, которыхъ не было никакой надобности замѣщать спеціально обученными желѣзнодорожниками. Сюда относились главнымъ образомъ погонщики и тормазные.

При командированіи для обслуживанія конной дороги конскаго состава армейскихъ транспортовъ часть этихъ должностей замѣщалась обозными нижними чинами, но такъ какъ въ транспортахъ одинъ нижній чинъ приходился на 4 животныхъ, запрягаемыхъ въ арбу, а въ вагонеты конной дороги запрягались только по два животныхъ, то понятно, что личный составъ командированныхъ транспортовъ могъ замѣстить только половину должностей погонщиковъ **). Остальныхъ просторабочихъ приходилось замѣщать нижними чинами изъ полевыхъ войскъ. Необходимость этой мѣры впервые была обнаружена при эксплоатаціи Фушунской линіи, такъ какъ на дорогахъ Ляоянской сѣти настоящей эксплоатаціи не было. Кромѣ нижнихъ чиновъ 2 арбяныхъ транспортовъ, командированныхъ для обслуживанія Фушунской линіи, въ эксплоатаціи ея принимали участіе двѣ роты пѣхоты. На прочихъ линіяхъ Мукденской сѣти правильной эксплоатаціи не производилось и, несмотря на это, для части Суятуньской сѣти, находившейся въ раіонѣ III арміи, требовался ежедневный нарядъ 2 ротъ пѣхоты и эскадрона драгунъ; на линіяхъ, переданныхъ II арміи, работала команда слабосильныхъ въ 300 чел. и одна рота понтоннаго баталіона [359].

Этотъ нарядъ, можетъ быть временный по отношенію къ той или другой части, по отношенію къ полевой конной дорогѣ былъ постояннымъ. Командированныя для обслуживанія конной дороги части не

---

*) См. стр. 214.

**) Да и то только при полномъ комплектѣ въ транспортѣ, каковаго никогда не наблюдалось.

могли быть возвращены въ ряды бойцовъ въ случаѣ надобности, какъ это дѣлалось съ частями, командированными на дорожныя и другія тыловыя работы. Напротивъ, съ началомъ серьезныхъ боевыхъ столкновеній на фронтѣ армій, на конно-желѣзныхъ дорогахъ работа усиливалась прямо пропорціонально энергіи натиска противника. Конечно, здѣсь не могло уже быть рѣчи о сокращеніи рабочихъ рукъ, когда работа выходила изъ обычныхъ рамокъ. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что какъ ни просты обязанности просторабочихъ при обслуживаніи конной дороги, но все-таки онѣ требуютъ извѣстнаго навыка, который, конечно, не можетъ быть пріобрѣтенъ при постоянной смѣнѣ частей, командированныхъ на эксплоатацію.

Нежеланіе съ одной стороны ослаблять боевой составъ арміи командированіемъ цѣлыхъ частей и стремленіе съ другой стороны имѣть на эксплоатаціи постоянный личный составъ, свыкшійся съ особенностями службы—послужили причиной формированія особыхъ эксплоатаціонныхъ баталіоновъ для обслуживанія конно-желѣзныхъ дорогъ. Инициатива этой мѣры принадлежала I арміи, которою для обслуживанія линіи Гунчжулинъ—Херсу во второй половинѣ іюля былъ сформированъ 5-ротный эксплоатаціонный баталіонъ (360). Первоначально роты были сформированы по 150 чел., затѣмъ въ августѣ, въ связи съ усиленіемъ работы дороги, были доведены до 246 чел. По этому же штату былъ сформированъ эксплоатаціонный баталіонъ и въ III арміи. Во II арміи прибѣгать къ этому формированію не пришлось, такъ какъ окончаніе постройки линіи разъѣздъ № 84 — Ламатенза почти совпало съ прекращеніемъ военныхъ дѣйствій, на эксплоатацію же, кромѣ желѣзнодорожной роты и 502 нижнихъ чиновъ транспортовъ, было командировано еще 674 нижнихъ чина при 23 офицерахъ изъ полевыхъ войскъ (361).

Комплектованіе эксплоатаціонныхъ баталіоновъ, какъ и прочихъ частей тыловой службы, по укоренившейся въ дѣйствующей арміи системѣ, производилось выдѣленіемъ изъ полевыхъ войскъ слабосильныхъ и выписавшихся изъ госпиталей раненыхъ, признаваемыхъ негодными для полевой службы. Насколько вредно подобная система комплектованія отражалась на работоспособности эксплоатаціонныхъ баталіоновъ—пояснять излишне. Сомнительно, насколько соотвѣтствовала она главной цѣли—сбереженію боевой силы, такъ какъ большой процентъ заболѣваемости среди нижнихъ чиновъ эксплоатаціонныхъ баталіоновъ могъ заставить прибѣгнуть къ дополнительнымъ комплектованіямъ изъ того же источника—полевыхъ войскъ. Разница въ процентѣ заболѣваемости въ командированныхъ на эксплоатацію полевыхъ войскахъ и спеціально сформированныхъ эксплоатаціонныхъ частяхъ рѣзко выразилась при сравненіи въ этомъ отношеніи эксплоатаціи Фушун-

ской линіи и линіи Гунчжулинъ—Херсу; на первой ѣздили тормозными нижніе чины двухъ ротъ Дрисскаго полка и, несмотря на работу въ теченіе трехъ самыхъ суровыхъ зимнихъ мѣсяцевъ, заболѣваемость среди нихъ была незначительна, на второй при эксплоатаціи въ августѣ и сентябрѣ, когда установилась уже сухая, но теплая осенняя погода, въ нѣкоторыхъ ротахъ состояло до 20% больныхъ [362].

Количество груза, перевезеннаго конно-желѣзными дорогами.

Точныя свѣдѣнія о количествѣ груза, перевезеннаго по конно-желѣзнымъ дорогамъ, имѣются относительно линій Фушунъ — Гаолинцзы, Гунчжулинъ — Херсу, Гунчжулинъ — Юшитай и разъѣздъ № 84—Ламатенза.

По первой линіи за время правильной эксплоатаціи ея, съ 17 декабря 1904 г. до 23 февраля 1905 г., было перевезено въ одну сторону 456.677 пуд. разнаго груза и 2.536 пассажировъ, что дало въ среднемъ около 6½ тысячъ пудовъ въ сутки. Такая сравнительно слабая дѣятельность дороги объясняется тѣмъ, что ей и не предъявлялось большихъ требованій, такъ какъ она обслуживала сравнительно небольшой отрядъ генерала Ренненкампфа. Въ обратную сторону по линіи было перевезено 7.450 больныхъ и раненыхъ, и, кромѣ того, во время отступленія — артиллерійскіе и интендантскіе грузы, учетъ которымъ не велся [363].

По линіи Гунчжулинъ—Херсу за время съ 4 августа по 20 сентября было перевезено въ одну сторону 1.033.000 пудовъ разнаго груза, что составило въ среднемъ около 22½ тысячъ пудовъ въ сутки, кромѣ того 5.397 пассажировъ; въ обратную сторону было перевезено 13.500 больныхъ и раненыхъ [364]. По техническимъ условіямъ линія Гунчжулинъ — Херсу могла перевозить въ сутки 25 тысячъ пудовъ груза, а при постройкѣ второго пути провозная способность ея должна была дойти до 50 тысячъ пудовъ.

По линіи Гунчжулинъ — Юшитай за время эксплоатаціи ея съ 1 по 30 сентября было перевезено въ одну сторону 361.196 пудовъ разнаго груза, что составило въ среднемъ нѣсколько болѣе 12 тысячъ пудовъ въ сутки [365]. Эта дѣятельность дороги не исчерпывала ея провозной способности, такъ какъ по количеству подвижного и конскаго состава, а равно по техническимъ условіямъ дороги изъ Гунчжулина ежедневно можно было отправлять 200 груженыхъ вагонетовъ, что соотвѣтствовало 22.000 пудовъ груза *). Неполная работа дороги объясняется главнымъ образомъ тѣмъ, что открытіе линіи до Юшитая послѣдовало уже послѣ заключенія перемирія и притокъ запасовъ въ

*) По 110 пудовъ на вагонетъ.

передовые магазины вслѣдствіе этого въ значительной мѣрѣ ослабился.

Правильная эксплоатація линіи разъѣздъ № 84 — Ламатенза началась лишь 1 сентября и продолжалась до 25 числа того же мѣсяца. За это время въ одну сторону было перевезено около 206.000 пудовъ разнаго груза, что составило въ среднемъ около 8.600 пудовъ въ сутки (366). Этимъ тоже не исчерпывалась провозная способность дороги, такъ какъ ежедневно съ разъѣзда № 84 могло отправляться 150 груженыхъ вагонетовъ, что соотвѣтствовало $16^{1}/_{2}$ тысячъ пудовъ. Причина неполной работы конно-желѣзной дороги во II арміи та же, что и въ III арміи.

Стоимость постройки конно-желѣзныхъ дорогъ.

Стоимость работъ по постройкѣ конно-желѣзныхъ дорогъ колебалась въ очень широкихъ предѣлахъ, во-первыхъ, въ зависимости отъ того, устраивалось ли полотно временнаго или постояннаго типа; во-вторыхъ, въ зависимости отъ усмотрѣнія строителей дороги, такъ какъ общихъ типовъ для искусственныхъ сооруженій установлено не было; въ третьихъ, отъ топографическихъ и геологическихъ условій мѣстности. Поэтому и возможна была такая разница въ стоимости, какъ между верстой Суятуньской сѣти и верстой линіи Гуцзяцзы—Кандалисанъ: первая, временнаго типа, обошлась казнѣ въ 209 руб. 96 коп., вторая, постоянная,—въ 5.215 руб. 80 коп. (367). Въ общемъ за всю кампанію строительная стоимость версты конно-желѣзной дороги опредѣлилась приблизительно въ 2.300 руб.

Всего въ теченіе войны было уложено 380 верстъ конно-желѣзной дороги, изъ которыхъ 229 верстъ постояннаго типа и 151 верста временнаго типа; кромѣ того, было подготовлено полотна на 107 верстъ (368).

Подвѣсная канатная желѣзная дорога.

Кромѣ конно-желѣзныхъ дорогъ, получившихъ, какъ видно изъ изложеннаго, широкое примѣненіе, въ минувшей кампаніи предполагалось впервые въ полевой войнѣ прибѣгнуть къ устройству подвѣсной желѣзной дороги въ гористыхъ мѣстностяхъ, трудно доступныхъ какъ для постоянныхъ, такъ и для переносныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Вопросъ о снабженіи дѣйствующей арміи подвѣсной (канатной) желѣзной дорогой возбужденъ былъ еще въ самомъ началѣ кампаніи, въ февралѣ 1904 г. (369), и былъ подробно обсужденъ особымъ техническимъ совѣщаніемъ при Министерствѣ Путей Сообщенія. Заключеніе этого совѣщанія свелось къ тому, что подвѣсныя дороги вообще очень мало испытаны и поэтому спѣшить съ ихъ заказомъ для примѣненія ихъ на войнѣ безъ настоятельной къ тому необходимости не представляется нужнымъ.

Результатъ совѣщанія Военный Министръ 6 апрѣля 1904 г. сообщилъ по телеграфу К-щему арміей и на слѣдующій день получилъ отъ него отвѣтъ [370], въ которомъ г.-ад. Куропаткинъ отказывался отъ снабженія арміи подвѣсной дорогой.

Затѣмъ, въ іюлѣ 1904 г., когда были закончены изысканія для постройки полевой конно-желѣзной дороги отъ Ляояна къ Фынхуанчену, выяснилось, что конная дорога должна пересѣчь въ нѣсколькихъ мѣстахъ очень крутые горные отроги, при чемъ во избѣжаніе излишняго удлиненія линіи и по недостатку укладочнаго матеріала пришлось бы укладывать кривыя малыхъ радіусовъ, а во избѣжаніе уклоновъ пути свыше предѣльныхъ—дѣлать глубокія выемки въ скалистомъ грунтѣ.

Между тѣмъ, недостатокъ времени не позволялъ прибѣгнуть къ капитальнымъ подрывнымъ работамъ въ скалѣ, а недостатокъ кривыхъ звеньевъ малаго радіуса въ имѣвшемся паркѣ конной дороги — къ устройству крутыхъ поворотовъ. Оба эти условія заставляли изыскать иной способъ перехода черезъ горные отроги и рѣшено было прибѣгнуть къ устройству на такихъ участкахъ подвѣсной канатной дороги.

Протяженіе труднодоступнаго участка отъ д. Нютхіай до д. Коудяпуза въ долинѣ р. Сяо-цао-хэ (карт. прил. № 29) равнялось 36 верстамъ. Въ виду этого предъ Намѣстникомъ было возбуждено ходатайство о высылкѣ въ армію подвѣсной дороги съ матеріальной частью на 40 верстъ. 10 іюля Намѣстникъ изъявилъ согласіе на удовлетвореніе этого ходатайства и предоставилъ К-щему арміей снестись по этому поводу съ Петербургомъ [371].

Безпрерывные бои во второй половинѣ іюля отодвинули на второй планъ возбужденный вопросъ и только 7 августа, когда временное затишье въ боевыхъ дѣйствіяхъ позволило вновь обратиться къ разрѣшенію тѣхъ тыловыхъ вопросовъ, которые не имѣли непосредственной связи съ текущими событіями, и когда несомнѣнная близость генеральнаго сраженія подъ Ляояномъ съ надеждою на успѣхъ дала поводъ къ разработкѣ наступательныхъ плановъ, К-щій арміей послалъ телеграмму Военному Министру [372] съ просьбой о заказѣ подвѣсной дороги протяженіемъ въ 40 верстъ, съ паровой тягой и провозной способностью до 30.000 пуд. въ сутки; желательный срокъ исполненія заказа былъ опредѣленъ въ $1^1/_2$—2 мѣсяца.

18 сентября Главный Штабъ увѣдомилъ Штабъ арміи объ ассигнованіи денегъ на заказъ подвѣсной дороги и о командированіи представителя военнаго вѣдомства на заграничные заводы въ Лейпцигѣ и Кельнѣ для установленія на мѣстѣ техническихъ и договорныхъ условій поставки [373]; а затѣмъ, 15 декабря, отъ Главнаго Штаба была

получена телеграмма [374], что заказъ сданъ фирмѣ Поллигъ въ Кельнѣ съ условіемъ исполненія его въ шестинедѣльный срокъ и съ обязательствомъ обучить спеціально командированный для этого личный составъ сборкѣ и обслуживанію дороги.

2 февраля 1905 г. Н-къ Упр. В. С. Гл. Шт. телеграфировалъ н-ку в. с. при Гл-щемъ [375], что въ концѣ января въ Варшаву на двухъ поѣздахъ прибыло имущество подвѣсной дороги и что по условіямъ воинскихъ перевозокъ по Сибирской магистрали оно можетъ быть отправлено къ арміи не ранѣе, какъ въ мартѣ мѣсяцѣ, въ томъ же случаѣ, если подвѣсная дорога требуется безотлагательно, то она можетъ быть перевезена не иначе, какъ за счетъ какихъ-либо другихъ грузовъ, назначенныхъ въ армію.

По докладѣ объ этомъ Гл-щему, онъ нашелъ возможнымъ вообще отложить отправку подвѣсной дороги на театръ военныхъ дѣйствій до особаго на то распоряженія.

Въ теченіе дальнѣйшей кампаніи вопроса о доставкѣ въ армію изготовленной дороги болѣе не возбуждалось, если не считать предложенія Н-ка Генеральнаго Штаба въ іюлѣ 1905 г. [376] передать эту дорогу въ кр. Владивостокъ, требованія которой въ конно-желѣзныхъ дорогахъ не могли быть удовлетворены, вслѣдствіе использованія всего наличнаго имущества этихъ дорогъ дѣйствующей арміей. По характеру работъ, для которыхъ предназначалась крѣпостная конно-желѣзная дорога, подвѣсная дорога для крѣпости не годилась, и ею не воспользовались.

Автомобили.

Другимъ техническимъ нововведеніемъ въ полевой войнѣ, въ примѣненіи котораго была сдѣлана лишь слабая попытка, были автомобили.

Осенью 1904 г., въ распоряженіе Штаба арміи былъ присланъ на испытаніе одинъ автомобиль [377]. Состояніе грунтовыхъ путей Маньчжуріи въ осеннее и зимнее время какъ нельзя болѣе благопріятствуетъ быстрой ѣздѣ автомобилей и поэтому 30 октября 1904 г. Гл-щій просилъ Главный Штабъ выслать въ дѣйствующую армію еще 10 автомобилей примѣрно того же типа, какъ и высланный *), и командировать при нихъ нѣсколько шоферовъ, монтера, инструктора для завѣдыванія мастерской съ необходимыми инструментами и запасными частями [378].

30 ноября была получена телеграмма Гл. Штаба [379] съ извѣщеніемъ о томъ, какія автомобильныя фирмы представили болѣе подходящіе для полевой службы образцы, и съ просьбою дать окончательный отвѣтъ относительно заказа.

---

*) Шестимѣстный съ машиною въ 16 силъ.

4 декабря былъ данъ просимый отвѣтъ, въ которомъ было упомянуто, что желательно выслать автомобили безотлагательно, дабы не упустить время года, благопріятное для пользованія ими [380].

Несмотря на это, только черезъ два съ лишнимъ мѣсяца, во время Мукденскихъ боевъ, прибылъ первый автомобиль изъ числа трехъ заказанныхъ одной изъ Петербургскихъ фирмъ; два другихъ прибыли уже послѣ отступленія арміи отъ Мукдена и были задержаны въ Харбинѣ, что же касается семи остальныхъ автомобилей, заказанныхъ за границей, то они съ командою въ 15 шоферовъ прибыли въ Харбинъ въ серединѣ августа 1905 г. и согласно приказанія Гл-щаго [381] были распредѣлены между Штабами армій и Штабомъ Гл-щаго, но послѣдовавшее вскорѣ прекращеніе военныхъ дѣйствій не позволило испытать ихъ въ надлежащей обстановкѣ. Равнымъ образомъ не было произведено всестороннихъ опытовъ и съ прежде доставленными автомобилями: первый автомобиль, присланный осенью 1904 г., былъ поврежденъ въ самомъ началѣ испытаній и почти всю зиму чинился въ Харбинѣ; второй, прибывшій во время Мукденскаго сраженія, употреблялся въ рѣдкихъ случаяхъ, когда это допускало состояніе лѣтнихъ дорогъ, для поѣздокъ высшихъ начальствующихъ лицъ, по прямому же своему назначенію—для службы связи примѣненъ не былъ [382].

Велосипеды. Велосипеды, въ полевой службѣ которыхъ были уже произведены широкія испытанія на маневрахъ мирнаго времени, въ минувшей войнѣ примѣнялись очень мало. Причина этого явленія заключалась въ томъ, что сибирскія войска вовсе не имѣли велосипедовъ, первыя же изъ европейскихъ войскъ (10-й и 17-й корпуса) прибыли на театръ войны лѣтомъ, когда частыя распутицы почти не позволяютъ пользоваться этимъ способомъ передвиженія. Вслѣдствіе этого позднѣйшія подкрѣпленія, вѣроятно освѣдомленныя о плохомъ состояніи маньчжурскихъ дорогъ, не запаслись велосипедами, считая, что для успѣшной ихъ работы необходимы шоссе; между тѣмъ зимою, при отличномъ состояніи грунтовыхъ путей Маньчжуріи, не уступающихъ шоссейнымъ дорогамъ по твердости и ровности полотна, велосипеды могли быть широко использованы.

Мотоциклетки вовсе не были испытаны.

ГЛАВА XV.

Служба транспортовъ.

Перевозочныя средства въ началѣ кампаніи.

Армейскія перевозочныя средства, которыми располагали войска Дальняго Востока въ случаѣ военныхъ дѣйствій, состояли всего лишь изъ одной Южно-Уссурійской обозной кадровой роты, развертывавшейся при мобилизаціи въ обозный баталіонъ изъ 5 военныхъ транспортовъ, по 366 двуколокъ въ каждомъ. Этотъ обозъ, обладая общею подъемною силою въ 18.300 пудовъ, а полезною около 16.000 пуд. ([383]), былъ въ состояніи поднять всего лишь двухдневную дачу довольствія одного корпуса нормальнаго состава ([384]).

Несмотря на явное несоотвѣтствіе перевозочныхъ средствъ съ тѣми войсками, которыя, по самымъ оптимистическимъ расчетамъ, должны были быть выставлены для борьбы съ Японіей, какъ въ Штабѣ Намѣстника, такъ и въ штабѣ Приамурскаго военнаго округа мобилизаціонными соображеніями не были предусмотрѣны и разработаны мѣры для устраненія этого существеннаго недочета въ боевой способности дѣйствующей арміи. Вслѣдствіе этого, первое время послѣ открытія военныхъ дѣйствій, дѣйствующая армія въ бо̀льшей части своей оказалась почти прикованной къ желѣзной дорогѣ, имѣя возможность самостоятельно удалиться отъ нея не далѣе такого разстоянія, на которомъ подвозъ обезпечивался бы войсковыми обозами, т. е. не болѣе двухъ переходовъ.

Близость разрыва съ Японіей и предположенное планомъ военныхъ дѣйствій сосредоточеніе арміи у Ляояна подъ прикрытіемъ двухъ авангардовъ, силою около корпуса каждый: южнаго—у Инкоу и восточнаго—на р. Ялу у Шахецзы (карт. прил. № 33), заставило еще до открытія военныхъ дѣйствій озаботиться устройствомъ мѣстныхъ складовъ для восточнаго авангарда, выдвигаемаго почти на 200 верстъ въ сторону отъ желѣзной дороги, такъ какъ подвозъ текущаго довольствія этому авангарду выполнить вышеупомянутыми армейскими транспортами, конечно, было немыслимо. Съ увѣренностью можно сказать, что только заблаговременное устройство Фынхуанченскаго магазина и складовъ дало возможность въ самомъ же началѣ кампаніи занять значительными силами линію р. Ялу.

Наемъ транспорта подрядчика Чжангоутина.

Сосредоточеніе запасовъ въ Фынхуанченѣ, предпринятое еще въ первой половинѣ января 1904 г. въ обстановкѣ мирнаго времени, началось вполнѣ успѣшно. Благодаря густотѣ населенія Южной Маньчжуріи и богатству его коневыми средствами, спросъ на перевозки грузовъ встрѣтилъ многочисленныя предложенія и удалось установить сравнительно низкую поденную плату—въ 3 руб. въ сутки за арбу, запряженную четырьмя животными (лошадьми и мулами). При нагрузкѣ арбы въ 30 пудовъ, что вполнѣ допустимо при зимнемъ состояніи дорогъ даже въ гористой мѣстности, гдѣ производилась перевозка, и при недѣльномъ переходѣ обоза въ 100 верстъ (при двухъ дневкахъ), это составляло всего лишь 0,7 коп. за пудоверсту *). Относительная выгодность этой операціи, при которой казна не несла никакихъ расходовъ и хлопотъ по управленію и содержанію транспортовъ и пополненію конскаго состава ихъ въ случаѣ появленія эпизоотій, побудила областного интенданта Квантунской области тотчасъ же послѣ разрыва дипломатическихъ сношеній съ Японіей 26 января 1904 г. **) заключить съ однимъ изъ мѣстныхъ подрядчиковъ, купцомъ Чжангоутиномъ, контрактъ [(385)], въ силу котораго послѣдній обязался на всемъ театрѣ военныхъ дѣйствій отъ Харбина до Портъ-Артура и отъ Шанхайгуаня до Фынхуанчена вездѣ, гдѣ только будутъ стоять русскіе отряды, учредить отдѣленія главной конторы по перевозкѣ продовольствія и другихъ предметовъ для войскъ. Общее количество подводъ, необходимыхъ для надобностей войскъ, контрактомъ опредѣлено не было, но было сказано, что главная контора всегда должна имѣть наготовѣ 500 подводъ. Судя по небольшому количеству заподряженныхъ подводъ, надо полагать, что заключеніе этого контракта было только началомъ однородныхъ мѣръ для обезпеченія арміи перевозочными средствами. Поденная плата была установлена по 3 рубля за 4-конную арбу одинаково какъ за рабочіе, такъ и за простойные дни. Въ заключеніе было упомянуто, что условіе остается въ полной силѣ даже въ случаѣ объявленія войны и открытія военныхъ дѣйствій и дѣйствуетъ въ теченіе того срока, который признаетъ необходимымъ Квантунское областное интендантское управленіе.

Въ дѣйствительности, какъ только Маньчжурію облетѣла вѣсть о войнѣ между Россіей и Японіей, налаженное было дѣло тот-

---

*) Если считать на обратный путь порожнихъ арбъ 5 сутокъ и на нагрузку и выгрузку—2 сутокъ, то кругооборотъ арбъ на 100 верстахъ потребуетъ 14 сутокъ, а стоимость пудо-версты возрастетъ до 1,4 коп.

**) Еще до открытія военныхъ дѣйствій и офиціальнаго объявленія войны.

часъ разстроилось. Большинство подводчиковъ на полдорогѣ разбѣжались, бросивъ повозки и уведя съ собою лошадей и муловъ (386). Заставить ихъ работать не было никакой возможности. Помимо личнаго страха погонщиковъ попасть въ сумятицу боевыхъ дѣйствій съ рискомъ потерять не только имущество, но и жизнь, повидимому, здѣсь дѣйствовали и другія причины, политическаго свойства, такъ, напримѣръ, всѣ постоялые дворы на дорогѣ отъ Ляояна до Фынхуанчена, по которой совершалъ перевозки транспортъ Чжангоутина, служившіе для него этапными пунктами, оказались закрытыми. Мѣстныя власти, по словамъ Чжангоутина, вмѣсто помощи, начали творить ему на каждомъ шагу различныя препятствія.

Трудно сказать, насколько искрененъ и правдивъ былъ въ своихъ жалобахъ и совѣтахъ Чжангоутинъ, но, заявляя около середины февраля о невозможности для него выполнить принятый подрядъ, онъ совѣтовалъ военному вѣдомству взять дѣло перевозокъ въ свои руки, устранивъ туземныхъ подрядчиковъ, военнымъ начальникамъ самимъ нанимать подводы, назначать для сопровожденія транспортовъ вооруженный конвой и выдавать поденную плату непосредственно владѣльцамъ подводъ. При этомъ Чжангоутинъ указывалъ и источникъ для найма подводъ. Согласно его заявленія, въ Китаѣ издавна въ каждомъ городѣ состояли на учетѣ китайскихъ и маньчжурскихъ тифангуаней *) „солдатскія" (военныя) подводы. Каждая деревня обязана была выставлять по одной подводѣ съ полной упряжкой, большія деревни поставляли по двѣ подводы. Городъ Ляоянъ всегда считался особенно богатымъ подводами и въ ближайшихъ окрестностяхъ его было не менѣе 100 деревень, благодаря чему Чжангоутинъ полагалъ вполнѣ возможнымъ въ нѣсколько дней собрать близъ Ляояна до тысячи подводъ, не прибѣгая къ реквизиціямъ, нарушающимъ законы страны. Но совѣтомъ этимъ не воспользовались.

Наемъ транспортовъ Мукденскаго купеческаго общества.

Между тѣмъ распаденіе транспорта Чжангоутина грозило критическимъ положеніемъ отряду, выдвинутому къ р. Ялу. Притокъ запасовъ въ Фынхуанченскій магазинъ прекратился, а въ скоромъ времени ожидалось усиленіе этого отряда частями 6-й В.-С. стр. дивизіи, прибывавшими изъ Приамурья. Позднее прибытіе запасныхъ изъ Сибирскаго округа и лошадей изъ Верхнеудинскаго сдаточнаго пункта на укомплектованіе транспортовъ Южно-Уссурійскаго обознаго баталіона затянуло формированіе ихъ (387): 1-й транспортъ былъ сформированъ 3 марта, 5-й—31 числа того же мѣсяца; на доставку ихъ въ раіонъ сосредоточенія арміи по желѣзной дорогѣ, занятой

*) Начальникъ уѣзда.

другими экстренными перевозками, тоже требовалось немало времени. Словомъ, начали прибывать эти транспорты въ раіонъ сосредоточенія только съ 15 марта 1904 г. Такимъ образомъ, въ теченіе цѣлаго мѣсяца, съ половины февраля до половины марта, всѣ воинскія перевозки должны были производиться мѣстными средствами. Съ этою цѣлью прибывшее въ началѣ февраля въ Ляоянъ полевое управленіе Маньчжурской арміи при посредствѣ военнаго комиссара Мукденской провинціи заключило контрактъ съ Мукденскимъ купеческимъ обществомъ на поставку до 1.000 арбъ для перевозки воинскихъ грузовъ изъ Ляояна въ Фынхуанченъ. Основныя условія были приблизительно тѣ же, что и контракта съ Чжангоутиномъ, но поденная плата была увеличена до 5 руб. 50 коп. Причиной возрастанія поденной платы было отчасти преобладаніе спроса надъ предложеніемъ, отчасти паденіе цѣны нашего бумажнаго рубля тотчасъ же послѣ объявленія войны. Но и эта попытка обезпечить войска вольнонаемными транспортами не увѣнчалась успѣхомъ: въ теченіе мѣсяца съ трудомъ удалось получить 400 арбъ для перевозокъ между Ляояномъ и Фынхуанченомъ и нанять мѣстный транспортъ въ 50 арбъ для перевозокъ между Фынхуанченомъ и Шахецзы.

Предположенія о формированіи дополнительныхъ транспортовъ.

Особой энергіи въ обезпеченіи арміи перевозочными средствами до прибытія Командующаго ею г.-ад. Куропаткина проявлено не было. Предполагалось изъ работавшихъ арбъ сформировать обозный вольнонаемный баталіонъ съ посуточной платой за арбу съ полной упряжкой и безъ всякаго участія казны въ расходахъ по содержанію; предполагалось въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ нельзя было разсчитывать на вольнонаемныя средства, сформировать казенные транспорты путемъ покупки арбъ съ животными и найма туземныхъ погонщиковъ, но далѣе общихъ предположеній въ этомъ отношеніи не шли (388).

Вопросъ объ обезпеченіи арміи перевозочными средствами сильно заботилъ Командующаго арміей г.-ад. Куропаткина. Еще, съ пути въ Маньчжурію, 1 марта 1904 г. онъ телеграфировалъ командующему войсками Сибирскаго военнаго округа о сформированіи для 4-го Сиб. корпуса изъ мѣстныхъ средствъ округа вольнонаемнаго транспорта для поднятія 10-дневнаго запаса сухарей, крупы, соли, сахара и зернового фуража на весь составъ корпуса (389); въ телеграммѣ по этому же поводу Военному Министру (390) просилось уже о сформированіи для 4-го Сиб. корпуса не вольнонаемнаго транспорта, а корпуснаго новой организаціи (391). Одновременно съ этимъ г.-ад. Куропаткинъ телеграфировалъ и Вр. Командовавшему Маньчжурской арміей, генералу Линевичу, приказаніе немедленно приступить къ формиро-

ванію вольнонаемнаго транспорта съ подъемною силою 10-дневнаго запаса продовольствія и фуража для 1-й Сиб. пѣх. дивизіи (392).

Распоряженія г.-ад. Куропаткина о снабженіи перевозочными средствами только 4-го Сиб. корпуса и 1-й Сиб. пѣх. дивизіи объясняется, по всей вѣроятности, предположеніемъ его, что для 1-го, 2-го и 3-го Сиб. корпусовъ транспорты уже формируются на мѣстѣ, войска же, прибывающія изъ Европейской Россіи, будутъ обезпечены ими при отправленіи.

Какъ было изложено выше, почти ничего въ этомъ отношеніи на мѣстѣ сдѣлано не было и ко времени его пріѣзда въ Ляоянъ (15 марта) перевозочныя средства арміи ограничивались всего лишь 400 вольнонаемными арбами, работавшими между Ляояномъ и Фынхуанченомъ. Поэтому однимъ изъ первыхъ его распоряженій по вступленіи въ командованіе арміей было приказаніе представить ему соображеніе о формированіи транспортовъ для поднятія за войсками 10-дневнаго запаса продовольствія и фуража.

Формированіе казенныхъ транспортовъ.

16 марта временно исполнявшимъ должность начальника военныхъ сообщеній Маньчжурской арміи, полк. Захаровымъ, былъ представленъ докладъ (прил. № 3), въ которомъ была подробно исчислена потребность арміи въ перевозочныхъ средствахъ соотвѣтственно данному заданію. Удовлетвореніе этой потребности было разбито на двѣ очереди: въ первую очередь входило обезпеченіе транспортами войскъ, уже находившихся на театрѣ военныхъ дѣйствій или въ непосредственной близи его, а именно: трехъ Сибирскихъ корпусовъ, 1-й Сиб. пѣх. дивизіи, Забайкальской каз. дивизіи и мелкихъ частей, не входящихъ въ составъ корпусовъ; во вторую очередь входили ожидаемыя подкрѣпленія: 4-й Сиб., 10-й и 17-й арм. корпуса, Сибирская и Оренбургская каз. дивизіи. Для поднятія 10-дневнаго запаса продовольствія и фуража для войскъ первой очереди требовалось 5.870 арбъ, изъ которыхъ 2.551 арба подъ продовольствіе и 3.319 арбъ подъ зерновой фуражъ. За вычетомъ же наличія перевозочныхъ средствъ, состоявшихъ изъ 1.830 двуколокъ пяти транспортовъ Южно-Уссурійскаго обознаго баталіона и 400 имѣвшихся вольнонаемныхъ арбъ, не доставало еще около 5.000 арбъ. *) Для войскъ второй очереди по тому же расчету требовалось еще 4.809 арбъ, изъ которыхъ 2.487 арбъ подъ продовольствіе и 2.322 арбы подъ фуражъ, при этомъ не имѣлись въ виду корпусные транспорты 4-го Сиб., 10-го и 17-го арм. корпусовъ, прибытіе которыхъ на театръ военныхъ дѣйствій не было еще окончательно

*) Имѣя въ виду, что полезный грузъ арбы былъ почти вчетверо болѣе полезнаго груза двуколки.

удостовѣрено; кромѣ того, предполагалось, что четырехколесныя повозки корпусныхъ транспортовъ окажутся непригодными для перевозокъ въ гористыхъ мѣстностяхъ Южной Маньчжуріи и получатъ иное назначеніе въ отдаленіи отъ войскъ на разработанныхъ тыловыхъ путяхъ (393).

Болѣе удобнымъ и менѣе хлопотливымъ способомъ обезпеченія войскъ нужными перевозочными средствами, согласно доклада, былъ наемъ арбъ съ погонщиками и полными упряжками подряднымъ способомъ, но этотъ же способъ, вслѣдствіе неопредѣленности и неустойчивости политики Китая по отношенію къ намъ, признавался и менѣе надежнымъ; кромѣ того, ненадежность этого способа наглядно доказала печальная участь транспорта Чжангоутина. Поэтому докладомъ отдавалось предпочтеніе пріобрѣтенію арбъ съ полными упряжками животныхъ въ собственность казны, съ наймомъ для нихъ туземныхъ погонщиковъ, и формированію изъ этихъ перевозочныхъ средствъ дополнительныхъ военнаго времени транспортовъ, примѣнительно къ штатамъ, опредѣленнымъ дѣйствующими законами. Помимо бо̀льшей надежности этого способа, онъ признавался означеннымъ докладомъ и болѣе выгоднымъ для казны; по приведенному въ докладѣ расчету содержаніе казенныхъ транспортовъ для войскъ 1-й очереди (5.870 арбъ) должно было обходиться болѣе чѣмъ на 600.000 руб. въ мѣсяцъ дешевле, чѣмъ арендная плата за то же количество вольнонаемныхъ арбъ, считая, что суточная плата за арбу, при большомъ спросѣ, въ ближайшемъ времени должна была возрасти до 6 рублей.

Сдѣланные расчеты нельзя признать вполнѣ точными, такъ какъ въ нихъ, напримѣръ, вовсе не входило содержаніе военно-служащихъ личнаго состава транспортовъ, а суточная дача для упряжныхъ животныхъ была принята значительно меньше уставной дачи для обозныхъ лошадей (394); кромѣ того, справочныя цѣны на фуражъ были приняты сравнительно низкія, существовавшія въ началѣ кампаніи. Впослѣдствіи оказалось, что на содержаніе животныхъ пришлось отпускать столько же, сколько и на обозныхъ лошадей, справочныя цѣны на фуражъ сильно возросли; содержаніе личнаго состава и различные денежные отпуски на хозяйственныя нужды, ремонтъ обоза, ковку и проч., не принятые въ расчетъ докладомъ, тоже должны были составить не малую сумму. Все это въ сложности, конечно, сильно удорожило содержаніе казенныхъ транспортовъ. Правда, и суточная плата за вольнонаемныя арбы въ теченіе кампаніи постоянно прогрессировала, но учесть вполнѣ опредѣленно, какой способъ обезпеченія арміи перевозочными средствами былъ выгоднѣе для казны—довольно трудно.

Для подвоза продовольствія и фуража войскамъ, дѣйствующимъ

въ гористыхъ мѣстностяхъ, недоступныхъ для колеснаго обоза, докладомъ проектировалось формированіе 5 вьючныхъ транспортовъ, при чемъ предполагалось лошадей для нихъ закупить въ Западной Сибири и доставить гономъ въ Маньчжурію.

17 марта 1904 г. Командующій арміей положилъ на докладѣ резолюцію слѣдующаго содержанія: „В. спѣшно. Предлагаю присту„пить къ покупкѣ и формированію транспортовъ изъ повозокъ мѣст„наго типа на 5.000 повозокъ. Возчики китайцы. Организація воен„ная. Въ первую очередь заказать и купить наличною покупкою „2.500 повозокъ и лошадей или муловъ къ нимъ. Горный обозъ „формировать, какъ изложено".

Рѣшенный, такимъ образомъ, вопросъ о формированіи дополнительныхъ военнаго времени транспортовъ при опредѣленіи количества ихъ не предусматривалъ какого-либо опредѣленнаго стратегическаго заданія и не вытекалъ изъ выработаннаго плана кампаніи; ближайшею цѣлью была поставлена подвижность арміи и независимость ея отъ желѣзной дороги въ предстоящихъ военныхъ дѣйствіяхъ.

Несмотря на приказаніе Командующаго арміей о спѣшности формированія, въ началѣ оно подвигалось крайне медленно. Предѣльная цѣна за арбу съ четырьмя упряжными животными была назначена въ 400 рублей, по примѣрному расчету 100 рублей за повозку и по 75 рублей за голову. Хотя назначенная цѣна была и невысока сравнительно съ постоянно возраставшимъ спросомъ, но главная причина медленности формированія заключалась въ томъ, что не было энергичнаго руководства этимъ дѣломъ. Достаточно сказать, что не было еще сформировано управленіе транспортовъ, а закупка арбъ и животныхъ производилась тѣми лицами, на которыхъ временно была возложена организація перевозки воинскихъ грузовъ по грунтовымъ дорогамъ. Наконецъ, 8 апрѣля на должность начальника транспортовъ былъ назначенъ ген. штаба полк. Ухачъ-Огоровичъ и 15 числа того же мѣсяца вступилъ въ исправленіе своей должности. Личнаго состава управленія транспортовъ вовсе не было и полк. Ухачъ-Огоровичу было предоставлено формировать его по собственному усмотрѣнію, набирая изъ мѣстныхъ чиновъ или вызывая ихъ изъ Европейской Россіи. Неустройство административной части не позволило и полк. Ухачъ-Огоровичу съ должной быстротой повести формированіе транспортовъ и къ концу мая (24), т. е. болѣе чѣмъ черезъ два мѣсяца послѣ приказанія Командующаго арміей было пріобрѣтено всего лишь 550 арбъ [395], изъ которыхъ 174 арбы были пріобрѣтены до вступленія полк. Ухачъ-Огоровича въ должность [396]. Между тѣмъ, за это время успѣли уже прибыть нѣкоторыя войсковыя части, отнесенныя во вторую оче-

редь по обезпеченію транспортами ([397]), и надобность въ перевозочныхъ средствахъ возросла.

Измѣненія въ первоначальномъ заданіи формированія транспортовъ.

Въ первоначальномъ заданіи о формированіи транспортовъ Командующимъ арміей 17 апрѣля были сдѣланы слѣдующія измѣненія ([398]):

1) Въ виду того, что 10-дневный запасъ обезпечивалъ непрерывность подвоза продовольствія только на 4 перехода отъ Ляояна ([399]), приказано было составить соображеніе объ организаціи подвоза при дальнѣйшемъ движеніи на Ялу.

Такимъ образомъ, была впервые дана задача для транспортовъ, но и она была не вполнѣ опредѣлена, такъ какъ не было точно указано количество войскъ, которыя должны были наступать въ этомъ направленіи.

2) На наемъ туземныхъ погонщиковъ въ транспортахъ было указано смотрѣть какъ на временную мѣру, съ тѣмъ, что при первой возможности они должны быть замѣнены нижними чинами.

3) По поводу проектированной докладомъ 16 марта закупки лошадей для вьючныхъ транспортовъ въ Западной Сибири Командующій арміей выразилъ сомнѣніе, чтобы степныя лошади пригодились для работы въ горахъ, и поэтому приказалъ предварительно сдѣлать опытъ формированія вьючныхъ транспортовъ изъ мѣстныхъ лошадей и муловъ.

Подготовительная работа по первому изъ приведенныхъ указаній, при зачаточномъ состояніи формированія транспортовъ для поднятія 10-дневнаго запаса, естественно ограничилась лишь общими предположеніями, что когда будутъ сформированы казенные транспорты, то работу ихъ можно будетъ перенести въ передовую зону, доставляя войскамъ продовольствіе изъ передовыхъ магазиновъ, питаніе же послѣднихъ производить вольнонаемными транспортами, на исправность работы которыхъ въ отдаленіи отъ боевыхъ линій можно было разсчитывать съ большей вѣроятностью, судя по тому, что за два съ лишнимъ мѣсяца, истекшихъ съ начала кампаніи, мѣстное населеніе за хорошее вознагражденіе не отказывало въ помощи войскамъ.

Второе указаніе было только принято къ руководству на будущее время, такъ какъ на укомплектованіе транспортовъ нижними чинами, конечно, трудно было разсчитывать въ то время, когда каждый штыкъ высоко цѣнился въ рядахъ дѣйствующихъ войскъ, а желѣзная дорога, по которой только и могли быть подвезены запасные, была занята перевозкой войскъ и необходимыхъ воинскихъ грузовъ. Недостатокъ личнаго состава, какъ будетъ изложено ниже, въ теченіе всей кампаніи составлялъ самое больное мѣсто транспор-

товъ, значительно понижалъ ихъ работоспособность и крайне вредно отражался на исправности ихъ во всѣхъ отношеніяхъ.

Начало формированію вьючныхъ транспортовъ изъ мѣстныхъ средствъ было положено нѣсколько ранѣе того, чѣмъ оно было рѣшено въ видѣ общей мѣры вышеприведеннымъ 3-мъ пунктомъ указанія Командующаго арміей. 9 апрѣля командиру 23-го В.-С. стр. полка Штабомъ арміи приказано было перевести на вьюкъ обозъ одного баталіона, предназначеннаго для дѣйствій по направленію на Саймацзы. Затѣмъ 14 апрѣля распоряженіе это было нѣсколько измѣнено и было приказано сформировать вьючный транспортъ для поднятія мѣсячнаго довольствія на отрядъ въ 1.000 чел. и 60 лошадей (400). Для этого требовалось пріобрѣсти 558 вьючныхъ животныхъ *).

Формированіе производилось въ Мукденѣ, но шло не особенно успѣшно. Къ 15 мая было пріобрѣтено только 300 вьючныхъ животныхъ, и тогда послѣдовало распоряженіе передать ихъ начальнику транспортовъ, въ рукахъ котораго было объединено формированіе всѣхъ общеармейскихъ перевозочныхъ средствъ. Начальникъ транспортовъ со своей стороны, въ виду большой надобности во вьючномъ обозѣ для доставки продовольствія отрядамъ генераловъ Ренненкампфа и Грекова на лѣвомъ флангѣ арміи, одновременно съ закупкою вьючныхъ животныхъ для казенныхъ транспортовъ, 25 апрѣля заключилъ договоръ (401) съ мѣстнымъ купцомъ Тифонтаемъ на поставку военному вѣдомству 1.000 вьючныхъ муловъ въ аренду съ платой по 4 рубля въ сутки за мула, безъ различія рабочихъ и простойныхъ дней, но и безъ всякаго участія казны въ содержаніи и ремонтѣ этого вьючнаго транспорта (402). Окончательный срокъ поставки былъ опредѣленъ на 1 іюля 1904 г., при чемъ къ 10 мая должно было быть поставлено 300 вьючныхъ муловъ, къ 1 іюня — еще 300, а остальные 400—къ 1 іюля.

Было еще предположеніе о формированіи бычьихъ транспортовъ, имѣвшихъ то преимущество, что транспортные быки въ случаѣ надобности могли замѣнить порціонный скотъ; но это предположеніе оказалось неосуществимымъ въ виду того, что на мѣстѣ упряжныхъ быковъ не было, закупать же быковъ въ одномъ мѣстѣ, а арбы въ другомъ было очень сложно и неудобоисполнимо (403).

Утвержденіе штата казенныхъ транспортовъ.

22 мая Командующему арміей были доложены выработанные штаты арбяного транспорта и арбяного обознаго баталіона, состоящаго изъ 5 транспортовъ (прил. № 4) для представленія ихъ на утвержденіе Намѣстнику (404). Намѣстникъ сначала высказался про-

*) Считая по 6 пудовъ на вьюкъ.

тивъ формированія казенныхъ транспортовъ, находя эту операцію трудно исполнимой и рискованной для казны въ случаѣ появленія эпизоотій, и призналъ болѣе выгоднымъ прибѣгнуть къ организаціи вольнонаемныхъ транспортовъ [405]. Послѣ вторичнаго представленія съ изложеніемъ приведенныхъ въ своемъ мѣстѣ мотивовъ *), побудившихъ Командующаго арміей отдать предпочтеніе казеннымъ транспортамъ [406], Намѣстникъ утвердилъ штаты (16 іюня) [407].

Спѣшное формированіе транспортовъ.

Съ прибытіемъ въ теченіе мая на театръ военныхъ дѣйствій значительныхъ подкрѣпленій ([408]) возникло предположеніе произвести наступленіе противъ 1-й японской арміи, расположенной, по имѣвшимся свѣдѣніямъ, въ раіонѣ Фынхуанчена и Сюяня. 23 мая генералъ-квартирмейстеръ Штаба арміи запросилъ начальника военныхъ сообщеній, обезпечиваютъ ли транспортныя средства наступленіе 50 баталіоновъ на 10 переходовъ отъ желѣзной дороги. Послѣдній отвѣтилъ на это [409], что наличныя перевозочныя средства, состоящія изъ 5 двуколочныхъ транспортовъ Южно-Уссурійскаго обознаго баталіона, 550 пріобрѣтенныхъ казною арбъ, 750 арендныхъ муловъ Тифонтая и 300 казенныхъ муловъ, купленныхъ въ Мукденѣ, могутъ въ общей сложности поднять лишь 40.000 пудовъ груза и обезпечить непрерывность подвоза только на 5 переходовъ отъ расходныхъ магазиновъ, для 10 же переходовъ необходимо пріобрѣсти еще около 1.100 арбъ.

Затѣмъ 27 мая, по поводу предполагаемаго наступленія, Командующимъ арміей было созвано совѣщаніе съ участіемъ начальниковъ главныхъ отдѣловъ полевого управленія и начальника транспортовъ. На журналѣ этого совѣщанія [410] (прил. № 5) Командующій арміей 28 мая положилъ резолюцію: „Предлагаю немедленно приступить къ „формированію транспортовъ на указанныхъ въ семъ журналѣ нача„лахъ. Армія не можетъ далѣе оставаться безъ транспортныхъ „средствъ. До сихъ поръ, при мнѣ уже, дѣло формированія транс„портовъ шло крайне медленно и неуспѣшно. Предлагаю образо„вать транспорты на 6.000 арбъ и въ то же время имѣть возможность „половину ихъ обратить на вьючный обозъ, для чего имѣть 12.000 „вьючныхъ сѣделъ. Сдѣлать это сверхъ того, что имѣется“...

Такимъ образомъ, для формированія транспортовъ было дано новое указаніе, явившееся слѣдствіемъ вполнѣ опредѣленной стратегической задачи—наступленія къ р. Ялу.

Въ виду того, что наступленіе предполагалось начать въ первой половинѣ іюня, формированіе транспортовъ должно было быть про-

---

*) См. стр. 236.

изведено очень спѣшно, и Командующій арміей назначилъ для этого 10-дневный срокъ, считая съ 1 іюня. По этому поводу 29 мая начальникъ военныхъ сообщеній собралъ совѣщаніе съ участіемъ начальника транспортовъ и полевого главнаго контролера для изысканія способовъ исполненія въ такой короткій срокъ обширной хозяйственной операціи. На этомъ совѣщаніи выяснилось (411), что единственнымъ средствомъ для ускоренія формированія можетъ послужить повышеніе предѣльной цѣны за арбу съ четверочной запряжкой, такъ какъ по заявленію начальника транспортовъ все, что было годнаго въ предложеніи на мѣстныхъ рынкахъ по прежней цѣнѣ въ 400 руб., уже куплено казною, и за эту цѣну можетъ быть пріобрѣтенъ только худшій матеріалъ, непригодный для цѣлей формированія; прибѣгать же къ принудительной покупкѣ Командующій арміей не желалъ изъ опасенія возстановить противъ арміи мѣстное населеніе и лишиться его поддержки. Вслѣдствіе этого совѣщаніе признало необходимымъ повысить предѣльную цѣну за арбу съ четверочной запряжкой до 700 рублей, каковая сумма, примѣрно, слагалась изъ стоимости арбы около 100 рублей и четырехъ животныхъ по 150 рублей за голову, соотвѣтственно той предѣльной цѣнѣ, которая въ то время была установлена для упряжныхъ лошадей войсковыхъ обозовъ. На этомъ же совѣщаніи была установлена предѣльная цѣна для вьючныхъ сѣделъ въ размѣрѣ 25 руб. за штуку. Цѣны были утверждены Командующимъ арміей (412) и формированіе началось.

За послѣдніе дни мая, предшествовавшіе принятому рѣшенію, закупка арбъ производилась нѣсколько интенсивнѣе, чѣмъ въ предшествовавшее время, такъ что къ началу экстреннаго формированія было уже на лицо не 550 арбъ, о которыхъ было упомянуто выше, а 850. Начальникомъ транспортовъ изъ подвѣдомственныхъ ему чиновъ были образованы исполнительныя комиссіи, которыя производили закупки одновременно въ различныхъ пунктахъ, представлявшихъ изъ себя рынки перевозочныхъ средствъ; таковыми были, кромѣ Ляояна, Мукденъ, Куанченцзы и Инкоу (413). Для привлеченія возможно большаго числа продавцовъ начальнику транспортовъ было разрѣшено изъ 700 рублей, ассигнуемыхъ на покупку арбъ, выдавать преміи, не свыше 10 рублей, китайцамъ-комиссіонерамъ, разыскивавшимъ и приводившимъ продавцовъ (414).

Несмотря на всю энергію, проявленную начальникомъ транспортовъ, закупка 6.000 арбъ въ 10-дневный срокъ не могла быть выполнена; къ 12 іюня, т. е. уже по истеченіи опредѣленнаго срока, было закуплено вмѣстѣ съ прежде бывшими всего 4.839 арбъ (415); иначе говоря, не было докуплено еще около 2.000 арбъ. Къ этому

времени стратегическая обстановка успѣла рѣзко измѣниться. Неудачный бой у Вафангоу, а главнымъ образомъ занятіе японцами переваловъ измѣнили рѣшеніе Командующаго арміей о наступленіи, и 14 іюня имъ было отдано приказаніе пріостановить закупку арбъ [416].

Одновременно съ формированіемъ арбяныхъ транспортовъ для наступленія къ р. Ялу Командующій арміей приказалъ 1 іюня, сверхъ указанныхъ имъ 6.000 арбъ, сформировать 10 вьючныхъ транспортовъ, согласно дѣйствующихъ штатовъ [417]. Предѣльныя цѣны на вьючныхъ животныхъ были установлены: 175 руб. за мула, 150 руб. за лошадь и 25 рублей за вьючное сѣдло. Это формированіе было пріостановлено одновременно съ формированіемъ арбяныхъ транспортовъ.

Изъ 6.000 арбъ, пріобрѣтаемыхъ въ собственность казны, было предположено сформировать 50 арбяныхъ транспортовъ, въ 131 арбу каждый [418]. 45 арбяныхъ транспортовъ предполагалось свести въ 9 обозныхъ баталіоновъ, по 5 транспортовъ въ каждомъ, а 5 транспортовъ включить въ составъ Южно-Уссурійскаго обознаго баталіона. 10 вьючныхъ транспортовъ, по 362 вьючныхъ животныхъ въ каждомъ, должны были составить одинъ вьючный баталіонъ [419]. Приказаніе Командующаго арміей о пріостановкѣ формированія, дошедшее по назначенію 16 іюня [420], застало сформированными 42 арбяныхъ и 3 вьючныхъ транспорта. 5 арбяныхъ транспортовъ вошли въ составъ Южно-Уссурійскаго обознаго баталіона, изъ остальныхъ 37 было сформировано 8 обозныхъ баталіоновъ, при чемъ въ послѣднемъ баталіонѣ было только 2 транспорта. Транспорты получили нумерацію, слѣдующую за нумераціей военныхъ транспортовъ Южно-Уссурійскаго обознаго баталіона, т. е. начиная съ 6-го; равнымъ образомъ, обозные баталіоны слѣдовали по нумераціи за этимъ баталіономъ, т. е. начиная со 2-го. Вьючные транспорты имѣли особую нумерацію.

Состояніе транспортовъ, сформированныхъ въ іюнѣ 1904 г.

Сформированные транспорты тотчасъ же были пущены въ работу и начали производить подвозъ продовольствія войскамъ, расположеннымъ въ отдаленіи отъ желѣзной дороги. Подробное распредѣленіе транспортовъ по военнымъ дорогамъ изложено въ соотвѣтственныхъ главахъ организаціи ближняго тыла въ различные періоды кампаніи.

Спѣшность формированія арбяныхъ транспортовъ, конечно, вредно отразилась на ихъ доброкачественности. 26 іюня Командующій арміей, въ бытность свою въ Ташичао, лично обратилъ вниманіе на дурное состояніе конскаго состава 19-го арбянаго транспорта и приказалъ особой комиссіи разслѣдовать причину этого [421]. Трудно было допустить, чтобы транспортъ успѣлъ прійти въ такое состояніе послѣ нѣсколь-

кихъ дней, хотя бы и усиленной, работы, такъ какъ въ послѣднемъ случаѣ утрачивался самый смыслъ формированія. Очевидно, существовали иныя причины. Вотъ въ какихъ словахъ выразилъ свое впечатлѣніе Командующій арміей въ телеграммѣ, посланной имъ въ Ляоянъ начальнику военныхъ сообщеній: „Осмотрѣнные мною въ „Ташичао лошади и мулы недавно сформированныхъ транспортовъ „оказались въ значительномъ числѣ крайне истощенными и мало или „вовсе негодными къ работѣ. Въ особенности вчера я былъ пораженъ видомъ многихъ лошадей 19-го транспорта, по моему мнѣнію, „умирающихъ не отъ работы, а отъ голода. Не разъ объѣзжая бивваки, я почти никогда не видѣлъ лошадей транспортовъ новаго „формированія получающими достаточно корма. По отзывамъ многихъ лицъ, начальники транспортовъ совершенно не справляются „съ выпавшей на нихъ задачей довольствія лошадей. Высказываются „мнѣнія, подлежащія провѣркѣ, что нѣкоторые изъ нихъ преступно „воруютъ отпускаемыя отъ казны на фуражъ деньги, заводя подложные документы. Надъ дѣйствіями начальника 19-го транспорта я „уже назначилъ дознаніе. Требуется принятіе съ Вашей стороны „самыхъ энергичныхъ мѣръ, дабы обезпечить правильную работу „транспортовъ, сформированныхъ въ послѣднее время, иначе постановка транспортнаго дѣла въ арміи составитъ темное пятно. Полк. „Ухачъ-Огоровичъ съ чрезвычайнымъ успѣхомъ поборолъ всѣ затрудненія и сформировалъ транспорты. Обратите нынѣ его большую „энергію на обезпеченіе дальнѣйшаго существованія транспортовъ „введеніемъ строгаго порядка въ ихъ довольствіе. Если транспорты „голодаютъ, стоя въ Ташичао, гдѣ, кромѣ запасовъ интендантства, имѣются обширные запасы у мѣстныхъ жителей и въ Инкоу, то что же „будетъ при болѣе тяжелыхъ условіяхъ. Я Васъ прошу привлечь „широкимъ образомъ представителей контроля къ участію въ фактической повѣркѣ довольствія людей и лошадей транспортовъ. Затѣмъ „представляется необходимымъ нынѣ же отобрать въ транспортахъ „обезсилившихъ животныхъ и образовать для нихъ одно или нѣсколько „депо для поправки. Иначе въ самое короткое время мы лишимся „до $^1/_3$, а въ нѣкоторыхъ транспортахъ и $^1/_2$ всѣхъ животныхъ“.

Слѣдствіемъ этой телеграммы Командующаго арміей было назначеніе начальникомъ военныхъ сообщеній двухъ спеціальныхъ комиссій [422] для осмотра всѣхъ арбяныхъ транспортовъ въ Ляоянѣ и Хайченѣ, куда были собраны транспорты, дѣйствовавшіе на южномъ фронтѣ. Предсѣдателемъ Ляоянской комиссіи былъ назначенъ г.-м. баронъ фонъ-денъ-Бринкенъ, а Хайченской—подполк. Сирелiусъ; въ составъ комиссіи входило по одному командиру обозныхъ баталіоновъ, по одному ветеринарному врачу и по два командира транспортовъ.

Начальникъ транспортовъ объяснялъ дурное состояніе ихъ главнымъ образомъ тѣмъ, что транспорты, не закончивъ своего спѣшнаго формированія, были пущены въ работу, между тѣмъ при покупкѣ въ 3 недѣли свыше 20.000 головъ животныхъ, естественно, было пріобрѣтено не малое количество хотя и хорошихъ по статьямъ, но изнуренныхъ животныхъ, такъ какъ китайцы въ ожиданіи продажи по нѣскольку дней не кормили ихъ; такихъ животныхъ предполагалось передъ работой поправить отдыхомъ и кормомъ. Другую причину дурного состоянія транспортовъ полк. Ухачъ-Огоровичъ видѣлъ въ томъ, что войска не берегли транспортовъ: произвольно задерживали ихъ по доставкѣ грузовъ, заставляли развозить запасы по позиціямъ и, вообще, не входили въ хозяйственныя нужды транспортовъ и не соразмѣряли своихъ требованій съ ихъ силами. Вмѣстѣ съ тѣмъ начальникъ транспортовъ признавалъ неизбѣжность покупки небольшого числа и „не вполнѣ удовлетворительныхъ“ животныхъ, такъ какъ безъ этой уступки формированіе затянулось бы надолго. Плохими лошадьми онъ предполагалъ пользоваться до послѣдней возможности, а затѣмъ продавать ихъ и съ добавленіемъ денегъ изъ экономическихъ суммъ закупить вполнѣ годныхъ животныхъ. Въ заключеніе своего объясненія [423] полк. Ухачъ-Огоровичъ доказывалъ, что черезъ мѣсяцъ, т. е. примѣрно къ 20 іюля, онъ берется привести транспорты въ полный порядокъ при условіи, если будетъ прекращена развозка грузовъ по позиціямъ, что исключаетъ возможность дать нужный отдыхъ конскому составу.

Довольно спорнымъ является заявленіе начальника транспортовъ, чтобы продавцы въ ожиданіи продажи не кормили лошадей и муловъ, такъ какъ обыкновенно всякій продавецъ старается выставить свой товаръ въ лучшемъ видѣ въ надеждѣ получить высшую плату. Что же касается сознательнаго пріобрѣтенія неудовлетворительныхъ животныхъ съ цѣлью замѣнить ихъ потомъ годными, покупкою послѣднихъ на экономическія суммы, то операція эта сводилась къ тому, что заготовка арбъ производилась по цѣнамъ, превышавшимъ предѣльныя, такъ какъ за уплатой при первоначальной покупкѣ по предѣльной цѣнѣ впослѣдствіи слѣдовала еще доплата изъ экономическихъ *) суммъ для приведенія упряжки въ надлежащій видъ.

Но сознательное пріобрѣтеніе нѣкотораго процента негодныхъ животныхъ, повидимому, дѣйствительно было неизбѣжно, такъ какъ продавцы нерѣдко предлагали въ продажу запряжки цѣликомъ, какъ онѣ есть, безъ брака или замѣны однихъ животныхъ другими. Поэтому заготовительныя комиссіи для того, чтобы не упустить трехъ хорошихъ животныхъ, были вынуждены по той же средней

*) Изъ того же источника—государственной казны.

цѣнѣ покупать одно негодное. Это обстоятельство, конечно, было использовано какъ мѣстными жителями, такъ, въ особенности, и подрядчиками по поставкѣ арбъ и животныхъ. Долгое время представлялась необъяснимой та сравнительно высокая цѣна, по которой обыкновенно пріобрѣтались китайцами продаваемыя въ войсковыхъ обозахъ и транспортахъ съ аукціоннаго торга пришедшія въ совершенную негодность лошади мѣстной породы, пока, наконецъ, не выяснилось, что этотъ сортъ животныхъ и шелъ, главнымъ образомъ, въ видѣ приложенія къ тремъ удовлетворительнымъ въ четверочной запряжкѣ.

Къ 22 іюля комиссіи закончили осмотръ транспортовъ [424]. За это время въ 42 арбяныхъ транспортахъ было осмотрѣно 21.435 животныхъ (14.222 лошади и 7.213 муловъ). Изъ этого числа 17.100 животныхъ (10.777 лошадей и 6.323 мула) было признано годными къ работѣ; 2.708 животныхъ (2.171 лош. и 537 муловъ) было признано годными, но требующими отдыха и леченія и 1.627 жив. (1.274 лош. и 353 мула) было признано вовсе негодными. Это составляло 80% годныхъ, $12^1/_2$% требующихъ поправки и $7^1/_2$%—негодныхъ. Послѣднюю категорію животныхъ признано было необходимымъ немедленно замѣнить новыми, негодныхъ же продать, такъ какъ, кромѣ непроизводительнаго расхода для казны на ихъ содержаніе, они отвлекали людей для ухода за ними. Поэтому было испрошено разрѣшеніе Командующаго арміей ассигновать на покупку новыхъ животныхъ нужную сумму съ отнесеніемъ ея на общій кредитъ, отпущенный на формированіе транспортовъ, не ожидая накопленія экономическихъ суммъ для этой покупки. Изъ числа представленныхъ къ осмотру 5.161 арбы 4.450 было признано годными къ работѣ, 533 требующими ремонта и 178 совершенно негодными [425].

Результаты осмотра транспортовъ съ достаточною ясностью показали, что спѣшность формированія принесла прямой ущербъ работоспособности транспортовъ. Оказалось, что въ теченіе мѣсяца съ небольшимъ послѣ сформированія транспорты утратили 20% своей рабочей силы. Объяснить это исключительно интенсивной работой тотчасъ же по сформированіи никакъ нельзя, такъ какъ, по свѣдѣніямъ, собраннымъ комиссіями при осмотрѣ транспортовъ, громадное большинство изъ нихъ ко времени осмотра успѣло совершить только самыя незначительныя перевозки. Слѣдовательно, нужно допустить, что близкій къ обнаруженному комиссіями процентъ негодности существовалъ и во время закупки арбъ и животныхъ. Поэтому въ томъ случаѣ, если бы транспортамъ пришлось на дѣлѣ выполнять ту задачу, для которой они формировались, то указанныхъ Командующимъ арміей 6.000 арбъ оказалось бы недостаточнымъ.

Распредѣленіе части транспортовъ по войсковымъ частямъ.

25 іюля значительная часть сформированныхъ перевозочныхъ средствъ получила совершенно новое назначеніе. Командующій арміей, въ бытность свою около этого времени въ Айсандзянѣ, гдѣ сосредоточились войска южнаго фронта, лично убѣдясь въ тягостяхъ военно-походной службы войскъ во время сильнѣйшей жары съ перемежающимися дождями, приказалъ распредѣлить часть арбъ изъ сформированныхъ транспортовъ во временное пользованіе по войсковымъ частямъ для перевозки во время похода части солдатской ноши и слабосильныхъ [426]. Приказано было передать до 5 арбъ на роту, при чемъ эти арбы должны были постоянно находиться при войскахъ въ обозѣ 1-го разряда. Согласно этого расчета изъ транспортовъ было командировано въ войска 1.790 арбъ, что составляло около 36% наличнаго числа ихъ [427].

Эта мѣра крайне вредно отразилась на состояніи транспортовъ и надолго затормозила возстановленіе въ нихъ должнаго порядка. Помимо того, что командированіе свыше трети состава нарушило только что начавшее налаживаться внутреннее хозяйство транспортовъ, оно породило многочисленныя пререканія между войсковыми частями и транспортами: войсковыя части обвиняли транспорты въ томъ, что тѣми нарочно командировались негодныя повозки, изорванная упряжь и изнуренныя и больныя животныя, транспорты же при возвращеніи арбъ изъ командировки обвиняли войсковыя части въ томъ, что послѣднія не берегли даннаго имъ на время имущества, изнуряли животныхъ непосильной работой, заставляя ихъ производить хозяйственныя перевозки, не имѣвшія ничего общаго съ назначеніемъ командированныхъ арбъ, и дурно кормили животныхъ. Конечно, отсутствіе единой отвѣтственности открывало широкое поприще для злоупотребленій какъ той, такъ и другой стороны.

Распоряженіе о возвращеніи арбъ въ транспорты было сдѣлано 10 августа, когда почти всѣ войска Маньчжурской арміи сосредоточились на разстояніи не болѣе одного перехода отъ Ляояна [428]. Но не такъ-то легко было заставить войска по первому требованію отказаться отъ перевозочныхъ средствъ, работою которыхъ они привыкли уже пользоваться, которыя вошли въ обиходъ ихъ жизни. Въ концѣ августа (26) потребовалось вторичное приказаніе Командующаго арміей, по телеграфу, въ категорическихъ выраженіяхъ, съ указаніемъ опредѣленнаго срока, къ которому должны быть сданы арбы, и пунктовъ сдачи [429]. Распоряженіе это было вполнѣ исполнимо, такъ какъ въ это время Маньчжурская армія, отступивъ отъ Ляояна, была почти цѣликомъ сосредоточена въ ближайшихъ окрестностяхъ Мукдена. Несмотря на это, во второй половинѣ сентября (20),

передъ наступленіемъ, пришлось снова подтвердить это приказаніе [430] и даже послѣ этого къ концу 1904 г. за войсками осталось невозвращенными 194 арбы и 736 животныхъ [431]. Обстоятельство это подтверждало предположеніе начальника транспортовъ о томъ, что войска употребляли командированныя арбы не по прямому ихъ назначенію; и во всякомъ случаѣ долгое время неполная, по сравненію со штатной, работоспособность транспортовъ находила себѣ въ немъ нѣкоторое оправданіе.

Возобновленіе формированія транспортовъ.

Пріостановленное формированіе транспортовъ было возобновлено 7 августа, когда приближалось рѣшительное сраженіе подъ Ляояномъ. Соотношеніе силъ давало надежду на успѣхъ надъ противникомъ, а ближайшимъ слѣдствіемъ этого успѣха было наступленіе, для котораго необходимы были перевозочныя средства. Кромѣ указанія закончить формированіе транспортовъ по первоначальной программѣ [432], т. е. доформировать 8 арбяныхъ и 7 вьючныхъ транспортовъ, Командующій арміей приказалъ сформировать еще 20 вьючныхъ транспортовъ [433].

Поводомъ къ этой мѣрѣ послужило усиленіе численности Маньчжурской арміи къ этому времени прибывшими на театръ военныхъ дѣйствій частями 10-го и 17-го арм. и 5-го Сиб. корпусовъ и ожидавшагося 1-го арм. корпуса. По точному расчету для организаціи непрерывнаго подвоза на 4 перехода арміи, усиленной прибывшими подкрѣпленіями, требовалось, строго говоря, дополнительное формированіе 41 арбянаго или 56 вьючныхъ транспортовъ [434] (прил. № 6), но начальникъ Штаба арміи, представляя эти соображенія Командующему арміей, со своей стороны высказался противъ новыхъ формированій на томъ основаніи, что для обслуживанія продовольственныхъ нуждъ различныхъ отрядовъ арміи, находившейся въ оборонительномъ положеніи, имѣвшихся транспортныхъ средствъ было достаточно, съ переходомъ же въ наступленіе должна была представиться возможность пользоваться мѣстными средствами, такъ какъ можно было безъ риска примѣнить реквизиціи, да и китайцы, видя переходъ успѣха на нашу сторону, по всей вѣроятности не разбѣгались бы изъ транспортовъ, какъ при современномъ положеніи арміи. Командующій арміей остановился на среднемъ рѣшеніи—формированія еще 20 вьючныхъ транспортовъ.

Для облегченія начальника транспортовъ арміи и для ускоренія новаго формированія 10 вьючныхъ транспортовъ было поручено сформировать начальнику военно-окружныхъ управленій, остальные же 10 должны были формироваться начальникомъ транспортовъ [435].

Доформированіе арбяныхъ транспортовъ закончилось очень

быстро: къ 15 октября всѣ 9 арбяныхъ обозныхъ баталіоновъ ([436]) были сформированы. Формированіе же вьючныхъ транспортовъ подвигалось очень медленно: къ концу 1904 года изъ 10 транспортовъ, формируемыхъ начальникомъ транспортовъ, было сформировано только 4, изъ тѣхъ же, которые формировались распоряженіемъ начальника военно-окружныхъ управленій въ Харбинѣ,—только 2. По объясненію начальника транспортовъ, главною причиною медленности формированія былъ недостатокъ личнаго состава ([437]).

Формированіе транспортовъ второй очереди.

Въ началѣ декабря 1904 г., во время подготовки къ зимнему наступленію, г.-ад Куропаткинъ, занимавшій тогда уже постъ Главнокомандующаго, приказалъ удвоить транспортныя средства арміи ([438]). Поводомъ къ этой мѣрѣ послужило то обстоятельство, что наличные и формируемые транспорты, при возросшей численности арміи, могли поднять продовольствіе всего лишь на 2,7 дня, иначе говоря, обезпечивали непрерывность подвоза при удаленіи войскъ всего лишь на 1 переходъ отъ магазиновъ (прил. № 7).

Указанное удвоеніе транспортныхъ средствъ, сводившееся къ новому формированію 85 транспортовъ, изъ которыхъ 55 колесныхъ *) и 30 вьючныхъ, могло обезпечить непрерывность подвоза на 2 съ лишнимъ перехода отъ магазиновъ и требовало единовременнаго расхода казны въ 7.800.000 рублей. На представленномъ по этому поводу докладѣ Главнокомандующій положилъ резолюцію слѣдующаго содержанія: „Согласенъ, кредитъ пока открыть въ одну треть „испрашиваемаго размѣра. Предлагаю провѣрить съ Командующими „арміями потребное количество транспортовъ. Намъ необходимо „имѣть свободу передвиженій по меньшей мѣрѣ на пять переходовъ. „Сообразить, какъ помочь сему устройствомъ желѣзныхъ дорогъ? „Какъ будемъ довольствовать 80.000 лошадей **)? Грузъ принятъ „для зимы невозможно малый ([439]). Предлагаю на всѣ зимніе мѣсяцы „удвоить грузъ“.

Въ соотвѣтствіи съ этой резолюціей, Главнокомандующимъ приказано было сформировать еще 15 арбяныхъ и 10 вьючныхъ транспортовъ; первые должны были составить 3 арбяныхъ обозныхъ баталіона съ номерами съ 11-го по 13-й; вторые—4-й вьючный баталіонъ.

12 января 1905 г. былъ утвержденъ Главнокомандующимъ порядокъ формированія этихъ транспортовъ второй очереди ([440]). Пріемы закупки имущества для транспортовъ были нѣсколько измѣнены. Формированіе транспортовъ первой очереди производилось единолично начальникомъ транспортовъ, и имущество пріобрѣталось на-

---

*) Въ томъ числѣ 5 двуколочныхъ и 50 арбяныхъ.

**) Штатное количество животныхъ во всѣхъ транспортахъ.

значаемыми по его усмотрѣнію комиссіями или отдѣльными лицами. По вновь установленному же порядку закупка имущества должна была производиться обязательно отдѣльными исполнительными комиссіями, дѣйствующими подъ руководствомъ главной комиссіи. Послѣдняя должна была состоять изъ начальниковъ транспортовъ всѣхъ трехъ армій и представителя контроля подъ предсѣдательствомъ начальника транспортовъ Штаба Главнокомандующаго. На главную комиссію возлагалась распорядительная дѣятельность, производство ассигновокъ, повѣрка авансовыхъ счетовъ и пріемъ сформированныхъ исполнительными комиссіями транспортовъ.

Въ дѣйствительности дѣятельность главной комиссіи свелась на нѣтъ въ виду того, что члены комиссіи, начальники транспортовъ армій, не имѣли возможности являться на засѣданія комиссіи въ сроки, назначаемые предсѣдателемъ ея, отчасти вслѣдствіе срочной работы по своимъ должностямъ, отчасти вслѣдствіе дальности разстояній и трудности сообщенія. Назначать же заблаговременно дни засѣданій предсѣдатель не имѣлъ возможности, такъ какъ требующіе немедленнаго разрѣшенія вопросы являлись неожиданно: напримѣръ, представлялась возможность произвести случайную закупку, послать исполнительную комиссію на новый рынокъ, перевести предсѣдателю ея авансъ и т. п. Вслѣдствіе этого главная комиссія собралась всего лишь два раза: 1 февраля и 20 мая 1905 г. и журнальными постановленіями своими формированіе транспортовъ второй очереди всецѣло передала въ единоличное вѣдѣніе начальника транспортовъ Штаба Главнокомандующаго г.-м. Ухачъ-Огоровича, оставивъ за собою только пріемъ сформированныхъ транспортовъ передъ передачей ихъ въ арміи (441).

Формированіе транспортовъ второй очереди, несмотря на сравнительно небольшое число ихъ, затянулось на очень продолжительное время. Главною причиною этого было отступленіе арміи послѣ неудачнаго сраженія подъ Мукденомъ на сѣверъ и утрата южныхъ раіоновъ Мукденской провинціи, особенно богатыхъ упряжными животными. Не малое значеніе, вѣроятно имѣло и то ослабленіе энергіи, которое первое время послѣ Мукденскаго пораженія въ большей или меньшей степени обнаружилось въ дѣятельности всѣхъ органовъ дѣйствующей арміи. Къ 20 марта, т. е. болѣе чѣмъ черезъ два мѣсяца послѣ того, какъ Главнокомандующимъ былъ окончательно установленъ порядокъ формированія, былъ сформированъ только одинъ арбяной транспортъ (442). Затѣмъ къ 25 іюля, когда управленіе начальника транспортовъ Штаба Главнокомандующаго было упразднено *), изъ транспортовъ второй очереди было сформировано 11 арбяныхъ и

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. I „Административное устройство тыла“.

3 вьючныхъ. Дальнѣйшее формированіе недостающихъ 4 арбяныхъ и 7 вьючныхъ транспортовъ перешло въ вѣдѣніе начальника транспортовъ III арміи, въ составъ которой предназначались эти транспорты. Формированіе всѣхъ 65 арбяныхъ и 40 вьючныхъ транспортовъ *) закончилось 19 августа 1905 г. [443].

Предположенія о дальнѣйшемъ формированіи транспортовъ.

При широкомъ фронтѣ расположенія армій на Сыпингайскихъ позиціяхъ, въ особенности въ раіонѣ I арміи, встрѣтились серьезныя затрудненія въ подвозѣ продовольствія войскамъ и образованіи тыловыхъ магазиновъ. Во время хорошей погоды по исправнымъ дорогамъ казенные транспорты могли еще справляться съ подвозомъ текущаго довольствія, для образованія же тыловыхъ магазиновъ приходилось прибѣгать къ вольнонаемнымъ.

Съ наступленіемъ же распутицы, во время періодическихъ дождей, перевозки первой категоріи наличными средствами армій были невыполнимы. Это обстоятельство побудило Командующаго I арміей 30 мая 1905 г. ходатайствовать передъ Главнокомандующимъ объ усиленіи перевозочныхъ средствъ арміи 3 арбяными обозными баталіонами [444]. На это ходатайство Главнокомандующій отвѣтилъ, что разрѣшеніе вопроса о дополнительныхъ формированіяхъ предоставляется Командующему арміей, но при этомъ замѣтилъ, что для облегченія подвоза продовольствія въ армію передается полевая конно-желѣзная дорога. Въ результатѣ въ I арміи къ дальнѣйшимъ формированіямъ не приступали.

Въ III арміи недостатокъ транспортовъ долженъ былъ обнаружиться, главнымъ образомъ, при наступленіи ея, къ тому же въ составъ ея входили вновь прибывшіе на театръ войны корпуса, не снабженные корпусными транспортами ([445]). Поэтому, въ августѣ 1905 г., когда подготовка къ наступленію начала принимать опредѣленныя формы, въ III арміи было составлено и утверждено Командующимъ арміей соображеніе о дополнительномъ формированіи еще 4 арбяныхъ обозныхъ баталіоновъ, но осуществлено оно не было вслѣдствіе положительнаго результата мирныхъ переговоровъ въ Портсмутѣ, а затѣмъ прекращенія военныхъ дѣйствій [446].

Кромѣ этихъ попытокъ продолжить формированіе транспортовъ для усиленія перевозочныхъ средствъ арміи, въ концѣ мая 1905 г. была сдѣлана попытка воспользоваться для этого транспортами, формируемыми въ Приморской области для надобностей войскъ, ее оборонявшихъ [447]. Сформировано было тамъ всего лишь 4 транспорта, по 200 пароконныхъ арбъ каждый. Пока дѣлались предвари-

---

*) Изъ нихъ: первой очереди — 50 арбяныхъ и 30 вьючныхъ, второй очереди — 15 арбяныхъ и 10 вьючныхъ.

тельныя сношенія о передачѣ транспортовъ въ армію, что, естественно, встрѣтило энергичный протестъ со стороны мѣстныхъ властей Приамурскаго военнаго округа (448), военныя дѣйствія въ Сѣверной Кореѣ приняли серьезные размѣры, и транспорты оказались необходимыми для подвоза продовольствія Корейскому отряду (449).

Наконецъ, еще одна попытка увеличить перевозочныя средства арміи была сдѣлана въ мартѣ 1905 г. Военный агентъ нашъ въ Шанхаѣ г.-м. Десино передалъ въ Штабъ Главнокомандующаго предложеніе одной иностранной фирмы поставить для транспортовъ, въ Лошагоу, 2 — 3 тысячи арбъ четверочной запряжки по весьма сходной цѣнѣ. Фирма Руже предполагала доставить этотъ обозъ кружнымъ путемъ, черезъ Монголію; авансовъ никакихъ не требовала, но по доставленіи арбъ и животныхъ выговаривала себѣ вознагражденіе за комиссію въ размѣрѣ 10% стоимости принятаго (450). Условія были вполнѣ пріемлемы, и генералъ Десино былъ уполномоченъ вести переговоры. Переговоры эти тянулись все лѣто, пока, наконецъ, 9 августа отъ генерала Десино была получена телеграмма, что вслѣдствіе непредвидѣнной задержки фирма только теперь можетъ приступить къ поставкѣ; конечно, было отвѣчено, чтобы онъ выждалъ результата Портсмутскихъ переговоровъ.

Комплектованіе транспортовъ личнымъ составомъ.

Самымъ больнымъ мѣстомъ въ транспортахъ, какъ уже было упомянуто выше, былъ хроническій недостатокъ личнаго состава. Вслѣдствіе полнаго отсутствія какъ офицерскихъ, такъ и нижнихъ чиновъ, спеціально предназначенныхъ мобилизаціонными планами для комплектованія дополнительныхъ транспортовъ, формированіе ихъ съ первыхъ же шаговъ встрѣтило въ этомъ громадное затрудненіе. Главнымъ образомъ, по этой причинѣ постепенно формируемые въ самомъ началѣ кампаніи транспорты были прикомандированы къ Южно-Уссурійскому обозному баталіону, а впослѣдствіи 5 изъ сформированныхъ арбяныхъ транспортовъ такъ и остались въ его составѣ. Личнымъ составомъ этого баталіона начальникъ транспортовъ, за неимѣніемъ ничего другого, пользовался какъ бы кадромъ для своихъ формированій. Но долго порядокъ этотъ, конечно, не могъ продолжаться, и 25 апрѣля Командующій арміей разрѣшилъ временно воспользоваться для нуждъ транспортовъ 384 запасными 6-й В.-С. стр. дивизіи, случайно задержавшимися на Ляоянскомъ этапѣ за неприбытіемъ для нихъ обмундированія (451). Для офицерскаго состава было приказано командировать по два офицера отъ 1-й, 5-й и 6-й В.-С. стр. дивизій и по стольку же отъ бригадъ 31-й и 35-й пѣх. дивизій, всего 10 офицеровъ, что составило съ прежде полученными начальникомъ транспортовъ для этой цѣли всего 14 офицеровъ.

Съ этимъ личнымъ составомъ началось формированіе. Недостатокъ обозныхъ нижнихъ чиновъ восполнялся погонщиками-китайцами, наемъ которыхъ былъ во всякомъ случаѣ необходимъ для пріученія нижнихъ чиновъ къ управленію мѣстными запряжками безъ вожжей.

Не разъ уже обнаруженная ненадежность китайскихъ погонщиковъ не позволяла считать полную замѣну ими обозныхъ нижнихъ чиновъ нормальнымъ явленіемъ. Поэтому былъ сдѣланъ опытъ привлеченія на службу въ транспорты вольнонаемныхъ русскихъ людей изъ областей Намѣстничества [452]. Откликнулось на зовъ около 1.500 человѣкъ, которые и были доставлены въ Ляоянъ. Уже въ скоромъ времени по ихъ прибытіи оказалось, что отъ этого народа будетъ мало пользы. Въ громадномъ большинствѣ это былъ бездомный, бродячій людъ съ весьма порочнымъ прошлымъ, непривычный ни къ дисциплинѣ, ни къ усиленной работѣ, пьяный и лѣнивый. Прельстившись сравнительно высокимъ заработкомъ, эти люди поѣхали въ Маньчжурію, но увидѣвъ, что за это отъ нихъ требуютъ очень тяжелую работу, бо̀льшая часть ихъ покинула службу, да транспортное начальство не особенно и задерживало ихъ.

Для вольнонаемнаго личнаго состава транспортовъ были установлены слѣдующіе размѣры предѣльной мѣсячной платы [453]:

Русскимъ обознымъ (съ провіантскимъ и приварочнымъ довольствіемъ отъ казны) . . .	30	рублей.
Китайцамъ-погонщикамъ (на своемъ содержаніи и довольствіи):		
Простымъ обознымъ	20	„
Старшинамъ	30	„
Китайцамъ-вожатымъ вьючныхъ транспортовъ (одинъ на 5—6 муловъ):		
Простымъ вожатымъ	25	„
Старшинамъ	35	„

Впослѣдствіи, въ августѣ 1904 г., по представленію начальника транспортовъ, мѣсячная плата была повышена погонщикамъ арбяныхъ транспортовъ до 30 рублей, вожатымъ вьючныхъ транспортовъ до 40 рублей и старшинамъ до 50 рублей; кромѣ того, разрѣшенъ былъ наемъ переводчиковъ, по одному на транспортъ, съ платой 60 рублей въ мѣсяцъ [454].

Когда послѣдовало приказаніе Командующаго арміей о спѣшномъ формированіи транспортовъ изъ 6.000 арбъ, то естественно возникъ вопросъ объ ихъ укомплектованіи. Для 50 арбяныхъ транспортовъ по штату требовалось 150 офицеровъ, 100 классныхъ чиновъ и 9.050 нижнихъ чиновъ (прил. № 8); кромѣ того, для управленій

9 обозныхъ баталіоновъ требовалось еще 9 шт.-офицеровъ, 18 классныхъ чиновъ и 90 нижнихъ чиновъ (455). Въ виду полной невозможности удѣлить для транспортовъ этотъ личный составъ, рѣшено было на первое время число офицеровъ и классныхъ чиновъ ограничить лишь строго необходимымъ, часть же обозныхъ нижнихъ чиновъ замѣнить китайцами, но не свыше 3 китайцевъ на 2 нижнихъ чиновъ или вольнонаемныхъ русскихъ людей.

Даже по этому сокращенному расчету для транспортовъ требовалось 109 офицеровъ, 93 классныхъ чина, 300 строевыхъ и 4.330 нестроевыхъ нижнихъ чиновъ. Въ распоряженіи начальника транспортовъ было всего 14 офицеровъ, около 400 нижнихъ чиновъ и свыше 1.000 вольнонаемныхъ русскихъ. Полная невозможность съ этими средствами продолжать формированіе транспортовъ вынудила Командующаго арміей 30 мая дать разрѣшеніе назначить для службы въ нихъ 30 офицеровъ изъ резерва, находившагося въ Харбинѣ, для пополненія убыли въ войскахъ, и 1.200 человѣкъ нижнихъ чиновъ изъ запасныхъ баталіоновъ Забайкалья и Приамурья (456); распоряженіе это дѣйствительно было вынужденное, такъ какъ офицерскаго резерва и запасныхъ не хватало для пополненія убыли въ рядахъ арміи вслѣдствіе безпрестанныхъ боевъ *).

Но этого было недостаточно, и пришлось прибѣгнуть къ еще болѣе нежелательной мѣрѣ—командированію нижнихъ чиновъ изъ войскъ. 10 іюня изъ частей 4-го Сиб. корпуса въ транспорты, расположенные у Ташичао, было командировано 32 унт.-оф. и 512 нижнихъ чиновъ (457). Затѣмъ въ серединѣ іюня, во время наступленія японцевъ по всему фронту, среди китайскихъ погонщиковъ въ раіонахъ, ближайшихъ къ непріятелю, обнаружилось сильное волненіе, и они начали массами покидать службу. Вслѣдствіе этого, 19 іюня 4-й обозный баталіонъ, бывшій въ то время у Хайчена, оказался не въ состояніи выполнять требуемыя перевозки; пришлось сдѣлать распоряженіе о командированіи въ транспорты по 5 человѣкъ отъ каждой роты 31-й пѣх. дивизіи, что дало транспортамъ еще 320 человѣкъ (458). 8 іюня въ Ляоянѣ пришлось передать въ транспорты въ полномъ составѣ одну роту 4-го пѣх. сиб. Верхнеудинскаго полка (459). Кромѣ того, за это же время съ Ляоянскаго этапа было передано въ транспорты свыше 600 человѣкъ (460). Несмотря на всѣ эти мѣры, ко 2 іюля въ 42 арбяныхъ транспортахъ состояло: нижнихъ чиновъ 2.763, вольнонаемныхъ русскихъ 1.216 и китайцевъ-погонщиковъ 3.757, всего 7.736 человѣкъ, тогда какъ по штату должно было быть 8.484 человѣка (461).

---

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. II, „Комплектованіе арміи“.

Послѣ приказанія Командующаго арміей 7 августа 1904 г. о продолженіи формированія транспортовъ распоряженіями 8 и 11 августа было командировано для службы въ нихъ 16 офицеровъ, 2 чиновника, 1.981 нижній чинъ изъ войскъ и 309 запасныхъ [462].

Дальнѣйшее пополненіе личнаго состава транспортовъ производилось при каждой возможности мелкими партіями запасныхъ, если эти партіи оказывались случайно безъ опредѣленнаго назначенія на главномъ этапѣ, что постоянно служило предметомъ пререканій между дежурнымъ генераломъ и начальникомъ военныхъ сообщеній.

Передъ прибытіемъ въ концѣ 1904 г. первой большой партіи укомплектованій (ожидалось свыше 80.000 человѣкъ), Главнокомандующій разрѣшилъ, въ случаѣ избытка, отчислить изъ нея 10%, преимущественно людей старшихъ сроковъ, для различныхъ надобностей тыловой службы *). Въ дѣйствительности ожидаемаго избытка запасныхъ не оказалось, а то, что было удѣлено на тыловую службу, пошло на формированіе этапныхъ баталіоновъ съ цѣлью освобожденія отъ этапной службы полевыхъ войскъ. Въ транспорты почти ничего не попало, некомплектъ же въ нихъ все увеличивался, такъ какъ русскіе вольнонаемные покидали службу, нижніе чины убывали больными въ бо̀льшемъ количествѣ, чѣмъ въ полевыхъ войскахъ, отчасти вслѣдствіе тягости транспортной службы, главнымъ же образомъ вслѣдствіе неблагопріятныхъ условій ея для правильнаго веденія хозяйства и поддержанія внутренняго порядка: транспорты постоянно передвигались съ мѣста на мѣсто, не имѣя возможности устраивать себѣ удобныхъ лагерей, часто дробились на части, при чемъ офицеровъ для завѣдыванія выдѣляемыми частями не хватало, и онѣ цѣлыми недѣлями находились подъ командою фельдфебелей или унтеръ-офицеровъ. Убыль личнаго состава довела некомплектъ нижнихъ чиновъ въ транспортахъ къ 8 декабря 1904 г. до 5.022 человѣкъ [463], что составляло около 55% штатнаго состава. Нѣкоторые транспорты, напримѣръ, 5-го и 8-го обозныхъ баталіоновъ, въ которыхъ осталось всего лишь по 48—60 человѣкъ на транспортъ, оказались не въ состояніи производить полностью тѣ перевозки, на которыя они были способны по количеству перевозочныхъ средствъ [464]. Между тѣмъ шла дѣятельная подготовка къ зимнему наступленію; требовалась спѣшная помощь. Въ виду этого 30 декабря 1904 г. Главнокомандующій разрѣшилъ командировать на укомплектованіе транспортовъ отъ каждаго полка по 55 человѣкъ слабосильныхъ [465]. Это дало транспортамъ 4.012 человѣкъ и позволило имъ не только пополнить транспорты по сокращенному расчету (съ замѣной части

*) Этапы, транспорты, выгрузочныя команды и пр.

нижнихъ чиновъ китайцами), но даже выдѣлить изъ этого контингента кадры для рѣшеннаго тогда формированія транспортовъ второй очереди.

Но въ скоромъ времени оказалось, что принятая мѣра не устранила бѣды. Слабосильные, выбранные изъ тѣхъ людей, которые не могли выносить тягостей военно-походной службы въ войскахъ, оказались еще менѣе пригодными для болѣе тяжелой службы въ транспортахъ. Въ большинствѣ случаевъ кандидаты на отправку въ госпитали, они только на короткое время попадали въ транспорты, увеличивая списки личнаго состава и не принося никакой пользы дѣлу. Болѣе полезными изъ нихъ оказались тѣ, которые охотно командировались въ транспорты строевымъ начальствомъ не по слабосилію, а вслѣдствіе порочнаго поведенія или невысокихъ боевыхъ качествъ.

Съ распредѣленіемъ транспортовъ по арміямъ пополненіе личнаго состава въ каждой изъ нихъ производилось по усмотрѣніямъ Командующихъ арміями, и преобладающимъ способомъ осталось выдѣленіе для этого негоднаго элемента изъ войскъ, что, конечно, самымъ неблагопріятнымъ образомъ отражалось и на работѣ, и на состояніи транспортовъ.

Некомплектъ конскаго состава и арбъ.

Другимъ больнымъ мѣстомъ транспортовъ былъ постоянный некомплектъ конскаго состава и арбъ. Одной изъ причинъ его былъ, конечно, некомплектъ личнаго состава: не хватало людей для ухода за животными. Другой причиной было стремленіе скорѣе создавать кадры новыхъ транспортовъ, несмотря на то, что формированіе предыдущихъ еще не могло считаться законченнымъ. Это тоже въ сильной степени понижало штатную работоспособность транспортовъ, на которой основывались всѣ расчеты по обезпеченію арміи перевозочными средствами. Къ 15 октября 1904 г., когда формированіе арбяныхъ транспортовъ 1-й очереди офиціально было закончено, некомплектъ конскаго состава и арбъ составлялъ 5.458 лошадей и 813 арбъ при штатѣ въ 26.685 лошадей и 5.895 повозокъ [466], т. е. не хватало свыше 20% лошадей и 12% арбъ. Вслѣдствіе того, что недостатокъ лошадей превышалъ недостатокъ арбъ, многія арбы приходилось запрягать не четырьмя, а тремя животными, и онѣ поднимали меньше груза.

Подъемная сила транспортовъ.

Размѣры средняго груза на арбу, двуколку и вьюкъ, принятые первоначальными расчетами, въ теченіе кампаніи пришлось значительно уменьшить.

При составленіи доклада о формированіи транспортовъ 16 марта

1904 г. [467] норма груза, поднимаемаго арбой четверочной запряжки, была опредѣлена въ 40 пудовъ на основаніи наблюденій, произведенныхъ надъ работою вольнонаемныхъ арбъ, запряженныхъ животными средняго качества при удовлетворительномъ состояніи дорогъ. Размѣръ предѣльнаго груза во время распутицы опредѣлить не представлялось возможнымъ, такъ какъ иногда и пустую арбу съ трудомъ вытягивали изъ грязи, гадательно же онъ былъ принятъ въ 15 пуд. Для двуколки нормальный грузъ при хорошей дорогѣ былъ опредѣленъ въ 10 пудовъ, въ распутицу—въ 8 пудовъ; грузъ вьюка опредѣленъ, независимо отъ состоянія дороги, въ 6 пудовъ. Затѣмъ въ декабрѣ 1904 г. въ докладѣ о формированіи транспортовъ второй очереди грузъ арбы былъ принятъ въ 30 пудовъ, вьюка—въ 5 пудовъ, несмотря на то, что при безснѣжной суровой зимѣ дороги Маньчжуріи дѣлаются наиболѣе удобными и легкими для движенія [468]. Лѣтомъ же 1905 г. нормальный грузъ арбы принимался уже только въ 25 пуд. [469]. Соотвѣтственно этому подъемная сила арбянаго транспорта даже при полномъ штатѣ арбъ *) постепенно понизилась съ 4.960 пудовъ на 3.720 пудовъ и до 3.100, обознаго же баталіона, состоящаго изъ 5 транспортовъ,—съ 24.800 пудовъ на 18.600 пудовъ и до 15.500 пуд. Дѣйствительная же подъемная сила транспортовъ была несравненно ниже.

Если взять минимальную норму въ 15.500 пудовъ на обозный баталіонъ и, принявъ въ учетъ некомплектъ конскаго состава, уменьшить ее на 20%, то и тогда обозный баталіонъ долженъ былъ бы поднимать грузъ въ 12.400 пудовъ. Между тѣмъ, произведенный въ сентябрѣ 1904 г., по порученію начальника военныхъ сообщеній, начальникомъ этаповъ арміи осмотръ арбяныхъ транспортовъ опредѣлилъ подъемную силу этихъ транспортовъ въ слѣдующихъ цифрахъ [470]: 1-го обознаго баталіона—12.500 пуд.; 2-го—10.000 пуд.; 3-го—5.000 пуд.; 4-го—6.500 пуд.; 5-го—6.000 пуд.; 6-го—7.500 пуд.; 7-го—8.000 пуд.; 8-го—8.000 пуд.; 9-го—10.000 пуд., что въ суммѣ составляло 73.500 пуд., тогда какъ согласно приведенной нормы въ 12.400 пуд. на баталіонъ общая подъемная сила ихъ должна была равняться 111.600 пуд. Такимъ образомъ, дѣйствительная подъемная сила транспортовъ, даже независимо отъ некомплекта лошадей, въ сентябрѣ 1904 г. при вполнѣ удовлетворительномъ состояніи дорогъ составляла всего лишь $^2/_3$ той, какую можно было ожидать отъ нихъ даже при нагрузкѣ только 25 пудовъ на арбу.

Причины этого явленія слѣдуетъ искать въ слабосильности животныхъ, въ большомъ расходѣ арбъ для хозяйственныхъ надобно-

*) 124 рабочихъ арбы въ транспортѣ.

стей, такъ какъ интендантство отказывало въ отпускѣ имъ фуража натурою, и еще, по объясненію начальника транспортовъ, въ некомплектѣ людей (471). Послѣднее обстоятельство приводитъ къ неутѣшительному заключенію, что нѣкоторая часть конскаго состава бездѣйствовала и даромъ истребляла казенный фуражъ.

Перевозка грузовъ по вольному найму.

Результатомъ неудовлетворительнаго состоянія транспортовъ въ приведенныхъ отношеніяхъ было то, что какъ для образованія магазиновъ, такъ и для подвоза текущаго довольствія войскамъ приходилось постоянно прибѣгать къ вольнонаемнымъ транспортамъ. Необходимость вольнонаемныхъ перевозочныхъ средствъ въ началѣ формированія транспортовъ понятна сама по себѣ, что же касается привлеченія ихъ къ работѣ въ то время, когда была выполнена программа формированій для обезпеченія подвоза арміи не только при расположеніи на мѣстѣ, но даже во время наступленія, то это требуетъ поясненія.

Во время расположенія дѣйствующей арміи подъ Мукденомъ, съ 25 августа 1904 г. по 25 февраля 1905 г. (карт. прил. № 34), бóльшая часть войскъ находилась въ разстояніи одного, рѣдко двухъ переходовъ отъ головныхъ желѣзнодорожныхъ пунктовъ, на которыхъ производилась выгрузка продовольственныхъ припасовъ. Не говоря уже о томъ, что на такомъ разстояніи войска должны были бы обслуживаться войсковыми обозами, о чемъ ниже будетъ еще упомянуто, сформированныхъ къ октябрю 1904 г. транспортовъ должно было съ излишкомъ хватить для непрерывности подвоза, такъ какъ они поднимали 2,7-дневное довольствіе арміи по составу ея къ декабрю 1904 г. *). Между тѣмъ за этотъ періодъ на вольнонаемныхъ транспортахъ было перевезено болѣе $1^1/_2$ милліона пудовъ казеннаго груза (472).

Главною причиною этого было то, что всѣ перевозки для образованія интендантскихъ магазиновъ постоянно носили экстренный характеръ и никогда не давалось времени для заблаговременнаго сосредоточенія транспортовъ на требуемыхъ линіяхъ подвоза. Когда, напримѣръ, во время подготовки къ зимнему наступленію главная масса транспортовъ была сосредоточена у выгрузочныхъ станцій Фушунской вѣтви, неожиданно послѣдовало приказаніе Главнокомандующаго объ образованіи въ 2-недѣльный срокъ передовыхъ магазиновъ съ 8-дневными запасами (473). Конечно, нечего было и думать въ такой короткій срокъ передвинуть транспорты порожнякомъ изъ одного пункта въ другой; да, наконецъ, эта спѣшная перевозка дала достаточно работы транспортамъ и на тѣхъ линіяхъ

---

*) См. выше, стр. 248.

подвоза, гдѣ они были сосредоточены въ большомъ числѣ, тамъ же, гдѣ ихъ было мало (въ раіонѣ II арміи), пришлось прибѣгнуть къ перевозкамъ по вольному найму. То же самое въ нѣсколько меньшихъ размѣрахъ было и во время подготовки къ осеннему наступленію.

Представители контроля обратили вниманіе на значительные расходы по перевозкѣ грузовъ на вольнонаемныхъ транспортахъ, и въ ноябрѣ 1904 г., когда арбяные транспорты первой очереди были уже всѣ сформированы, полевой контроль отказался утвердить предъявленную ему ассигновку на отпускъ кредита для перевозокъ по вольному найму и призналъ необходимымъ, чтобы на дальнѣйшее расходованіе казенныхъ суммъ на эту надобность было испрошено повелѣніе Главнокомандующаго. 20 ноября Главнокомандующему былъ представленъ докладъ (474), въ которомъ была изложена вышеприведенная причина недостаточности казенныхъ транспортовъ и, кромѣ того, приведенъ былъ особый мотивъ привлеченія къ работѣ вольнонаемныхъ транспортовъ, состоящій въ томъ, что въ широкомъ пользованіи перевозочными средствами мѣстныхъ жителей видѣли средство обезпечить ими армію въ случаѣ движенія ея впередъ при благопріятномъ оборотѣ кампаніи; попутно этимъ давался заработокъ цѣлому классу мѣстнаго населенія, спеціально занимающемуся извозомъ, заработокъ, котораго онъ долженъ былъ лишиться вслѣдствіе прекращенія движенія мѣстныхъ грузовъ во время войны.

Главнокомандующій разрѣшилъ прибѣгать къ вольному найму, и онъ продолжалъ примѣняться до конца кампаніи (475).

Плата вольнонаемнымъ транспортамъ за перевозку грузовъ, довольно низкая въ началѣ кампаніи, стала очень быстро возрастать въ соотвѣтствіи съ увеличивавшимся спросомъ на нихъ. Приказомъ Командующаго арміей 6 марта 1904 г. № 63 была установлена справочная цѣна за четверочную арбу въ Ляоянѣ 3 рубля въ сутки, въ Хайченѣ—4 руб. и въ Тѣлинѣ—2 рубля. Транспортъ Чжангоутина, какъ было уже упомянуто выше, работалъ тоже за 3-рублевую суточную плату. Транспортъ Мукденскаго купеческаго общества былъ нанятъ уже съ суточной платой въ 5 руб. 50 коп. Затѣмъ отъ найма поденныхъ арбъ рѣшено было отказаться, такъ какъ этотъ способъ при недостаточномъ надзорѣ оказывался невыгоднымъ для казны и не гарантировалъ спѣшности доставки грузовъ. Прибѣгли къ уплатѣ по соглашенію за доставленіе опредѣленнаго груза въ извѣстный пунктъ; справочныхъ цѣнъ установлено не было, вслѣдствіе того, что пункты перевозки въ первую половину кампаніи очень часто мѣнялись, да и состояніе лѣтнихъ дорогъ во время дождей было настолько перемѣнчиво, что невозможно было назначить опредѣленную попудную или иную плату для каждой изъ степеней проходимости дороги.

Во время продолжительной остановки арміи на позиціяхъ у Мукдена главнѣйшіе пункты подвоза настолько опредѣлились и состояніе зимнихъ дорогъ было настолько постоянно, что оказалось возможнымъ установить опредѣленные размѣры попудной платы. Перевозка на вольнонаемныхъ транспортахъ для образованія передовыхъ магазиновъ производилась главнымъ образомъ изъ Тѣлина на Сухудяпу, Суятунь и Фушунъ (карт. прил. № 34), и 26 декабря, при участіи чиновъ полевого контроля, начальникомъ транспортовъ были установлены платы до Сухудяпу по 2 руб. 20 коп. съ пуда, до Суятуня—2 руб. и до Фушуна—1 руб. 80 коп. Суточная плата за арбу четверочной запряжки—10 рублей [476]. Кстати нужно замѣтить, что всѣ поименованные пункты лежали на желѣзной дорогѣ широкой колеи или въ очень близкомъ разстояніи отъ нея, между тѣмъ, какъ видно изъ изложеннаго, приходилось прибѣгать къ доставкѣ въ нихъ грузовъ по грунтовымъ путямъ и притомъ въ столь широкихъ размѣрахъ, что оказалось возможнымъ установить постоянныя цѣны. Причина этого, какъ уже было замѣчено выше, заключалась исключительно въ спѣшности образованія передовыхъ магазиновъ. Желѣзная дорога, занятая подвозомъ текущаго довольствія изъ Харбина и воинскимъ движеніемъ, въ состояніи была удѣлять для экстренныхъ мѣстныхъ перевозокъ только ограниченное количество подвижного состава *), вслѣдствіе чего накопленіе запасовъ въ передовыхъ магазинахъ требовало болѣе или менѣе продолжительнаго времени. Поэтому для ускоренія операціи часть грузовъ передавалась на вольнонаемные транспорты.

Во время расположенія дѣйствующей арміи на Сыпингайскихъ позиціяхъ (карт. прил. № 35), какъ было уже упомянуто выше, усиленіе численнаго состава арміи и широкій фронтъ, на которомъ она раскинулась, довольствіе ея въ новомъ раіонѣ исключительно подвозомъ съ базы, подготовка глубокаго тыла въ каждой изъ составлявшихъ ее армій съ образованіемъ на тыловыхъ путяхъ колонныхъ магазиновъ—послужили причинами того, что казенные транспорты оказались не въ состояніи выполнять предъявляемыя имъ перевозки, и пришлось вновь обратиться къ содѣйствію вольнонаемныхъ.

Произведенныя новымъ Главнокомандующимъ реформы административнаго устройства тыла **), въ силу которыхъ полевое управленіе каждой арміи получило въ свое вѣдѣніе тыловой раіонъ, соприкасавшійся на сѣверѣ съ раіономъ общаго тыла армій (военно-окружного управленія), съ отвѣтственностью за подготовку своего тыла къ военнымъ дѣйствіямъ во всѣхъ отношеніяхъ, на первыхъ

*) См. наст. томъ, ч. II, гл. XI, „Желѣзныя дороги".

**) См. наст. томъ, ч. I, гл. I, „Административное устройство тыла".

порахъ внесли существенное неудобство въ дѣло перевозки грузовъ на вольнонаемныхъ транспортахъ. Дѣло въ томъ, что начальники транспортовъ каждой арміи, независимые въ своихъ распоряженіяхъ отъ сосѣдей, устанавливали провозную плату въ своихъ раіонахъ по своему усмотрѣнію, сообразно требованіямъ обстановки, то повышая, то понижая ее, судя по спѣшности перевозки. При этомъ нерѣдко подрядчики вольнонаемныхъ транспортовъ перекочевывали изъ раіона одной арміи въ раіонъ другой въ погонѣ за болѣе высокой платой. Создавалась убыточная для казны и вредная для дѣла конкуренція. Въ устраненіе этого было признано необходимымъ установить предѣльную цѣну на перевозки, и таковая была опредѣлена въ размѣрѣ 3 коп. съ пуда и версты, оставшись уже неизмѣнною до конца кампаніи [(477)].

Широкое примѣненіе вольнонаемныхъ транспортовъ, давая солидный заработокъ владѣльцамъ арбъ и животныхъ и богатую наживу подрядчикамъ, большинство которыхъ представляло изъ себя космополитическій элементъ съ кавказскими, польско-еврейскими и рѣже русскими и китайскими фамиліями, безусловно сильно тормозило формированіе казенныхъ транспортовъ, привлекая въ вольнонаемные транспорты большое количество конскаго состава и повозокъ и притомъ лучшаго, отборнаго качества. Въ случаѣ отказа войскъ отъ услугъ вольнонаемныхъ транспортовъ весь этотъ излишекъ перевозочныхъ средствъ появился бы на рынкѣ и, конечно, въ значительной степени понизилъ бы расходы по формированію казенныхъ транспортовъ.

Съ другой стороны, слѣдуетъ отмѣтить, что, несмотря на тѣ громадныя суммы, которыя переходили въ карманы подрядчиковъ и владѣльцевъ арбъ вольнонаемныхъ транспортовъ, все-таки перевозки, совершаемыя ими, обходились казнѣ дешевле, чѣмъ содержаніе казенныхъ транспортовъ, сопоставленное съ производимой ими работой ([478]).

По расчетамъ, приведеннымъ въ отчетѣ начальника транспортовъ Штаба Главнокомандующаго [(479)], стоимость пудо-версты работы вольнонаемныхъ транспортовъ въ среднемъ обошлась казнѣ за время кампаніи въ 3,22 копѣйки, между тѣмъ пудо-верста работы казенныхъ транспортовъ даже въ томъ случаѣ, если не принимать въ расчетъ единовременнаго расхода при формированіи, а только одно содержаніе, обошлась казнѣ около 5 копѣекъ. Такимъ образомъ, оптимистическія предположенія, изложенныя въ докладѣ 16 марта о томъ, что казенные транспорты по сравненію съ вольнонаемными дадутъ сбереженіе казнѣ, на дѣлѣ не оправдались. Несомнѣнное преимущество ихъ заключалось въ томъ, что они являлись надеж-

нымъ средствомъ для обезпеченія довольствія арміи, дѣйствовавшимъ безъ отказа въ такой обстановкѣ, гдѣ на успѣшность вольнаго найма нельзя было бы разсчитывать. Кромѣ того, не будь сформировано казенныхъ транспортовъ, провозная плата по вольному найму по всей вѣроятности значительно повысилась бы.

Бездѣйствіе войсковыхъ обозовъ.

Войсковые обозы состояли изъ полковыхъ, бригадныхъ и дивизіонныхъ обозовъ штатной организаціи и корпусныхъ транспортовъ, которыми была снабжена бóльшая часть корпусовъ, прибывшихъ на театръ войны изъ Европейской Россіи и Западной Сибири.

Для усиленія работоспособности полковыхъ, бригадныхъ и дивизіонныхъ обозовъ приказами Командующаго арміей было разрѣшено увеличить число запасныхъ обозныхъ лошадей на 20% (480), въ штабахъ же и управленіяхъ на 30—40% (481). Это дало возможность въ бóльшую часть двуколокъ припрягать пристяжную лошадь, такъ какъ одноконная запряжка оказалась недостаточной при лѣтней распутицѣ. Мѣра эта впослѣдствіи не была отмѣнена, такъ что осенью и зимой при отличномъ состояніи дорогъ войсковые обозы остались при увеличенномъ конскомъ составѣ.

Корпусные транспорты состояли при 4-мъ, 5-мъ и 6-мъ Сиб. и при 1-мъ, 4-мъ, 8-мъ, 10-мъ, 16-мъ и 17-мъ арм. корпусахъ. Всѣ эти транспорты, кромѣ транспорта 4-го Сиб. корпуса, имѣли нормальную организацію, согласно утвержденныхъ закономъ штатовъ, и поднимали 3-дневное довольствіе корпуса. Корпусный транспортъ 4-го Сиб. корпуса, сформированный по особому ходатайству Командующаго арміей во время его слѣдованія къ арміи *), состоялъ изъ 2 обозныхъ баталіоновъ по 1.334 четырехколесныхъ повозки мѣстнаго типа Западной Сибири въ каждомъ баталіонѣ и поднималъ 10-дневное довольствіе на корпусъ.

Такимъ образомъ, бóльшая часть войскъ дѣйствующей арміи была обезпечена 11-дневными подвижными запасами **), изъ которыхъ на повозкахъ дивизіоннаго обоза и корпуснаго транспорта былъ 7-дневный запасъ. Слѣдовательно, эти два разряда войсковыхъ обозовъ могли поддерживать непрерывный подвозъ довольствія войскамъ на разстояніи 3 переходовъ отъ продовольственныхъ магазиновъ; въ крайнемъ случаѣ, при учетѣ дневокъ, хозяйственныхъ перевозокъ для собственныхъ надобностей и прочихъ непредвидѣнныхъ нарядовъ,— на разстояніи 2 переходовъ. Если же принять еще во вниманіе, что по уставу на разстоянія одного перехода войска должны обслу-

---

*) См. выше, стр. 234.

**) На людяхъ 2½ дня, въ полковомъ обозѣ 1½ дня, въ дивизіонномъ 4 дня и въ корпусномъ транспортѣ 3 дня.

живаться полковыми обозами, то при удаленіи даже на 3 перехода отъ продовольственныхъ магазиновъ всѣ части войскъ, имѣвшія три упомянутыхъ категоріи обозовъ, должны были бы обходиться безъ помощи армейскихъ транспортовъ; для войскъ, не имѣвшихъ корпусныхъ транспортовъ, это разстояніе должно было равняться 2 переходамъ. Между тѣмъ, въ дѣйствительности дѣло обстояло совершенно иначе, и общимъ явленіемъ въ теченіе всей кампаніи было то, что армейскіе транспорты не только подвозили продовольствіе до полковыхъ штабовъ, но даже развозили его по позиціямъ.

Бездѣйствіе войсковыхъ обозовъ обнаружилось еще въ началѣ кампаніи и вызвало цѣлый рядъ циркулярныхъ распоряженій и приказаній для устраненія этого непорядка, но цѣль не была достигнута.

30 мая 1904 г. интендантъ арміи, по поводу доставки продовольствія войскамъ Восточнаго отряда, сообщилъ начальнику Штаба арміи, что дѣло подвоза очень затрудняется полнымъ бездѣйствіемъ войсковыхъ обозовъ, вовсе не участвующихъ въ немъ, несмотря на приказаніе войскамъ арміи отъ 22 мая (482). Бездѣйствіе это объяснялось тѣмъ, что начальникъ Восточнаго отряда, опасаясь въ предвидѣніи отступленія загромождать свой тылъ обозами, отодвинулъ ихъ на такое разстояніе отъ боевыхъ линій, которое дѣлало подвозъ невозможнымъ. По докладѣ Командующему арміей этого обстоятельства, онъ далъ слѣдующее указаніе: „Въ теченіе еще „нѣсколькихъ дней признаю это бездѣйствіе обоза неизбѣжнымъ, „пока не опредѣлится, что намъ готовитъ противникъ, но согласенъ, „чтобы повозки 2-го разряда обоза съ сухарями, по усмотрѣнію на„чальниковъ отрядовъ, начали помогать транспортамъ“.

Слѣдовательно, вотъ въ чемъ была основная причина удаленности отъ войскъ и, какъ результата этого, бездѣйствія войсковыхъ обозовъ. Предоставленіе усмотрѣнію начальниковъ отрядовъ степени участія войсковыхъ обозовъ въ подвозѣ окончательно обрекло ихъ на бездѣйствіе, такъ какъ какой же начальникъ отряда рѣшился бы по собственной инициативѣ притянуть въ небезопасный раіонъ ввѣренные ему и состоящіе подъ его отвѣтственностью обозы, коль скоро вмѣсто нихъ могутъ работать чуждые ему транспорты, за утрату которыхъ онъ не несетъ никакого отвѣта.

Рѣшеніе Командующаго арміей по поводу Восточнаго отряда было вполнѣ понятно потому, что отрядъ этотъ дѣйствовалъ въ горной мѣстности, очень бѣдной путями сообщенія, съ многочисленными дефиле въ тылу, и загромождение тыла обозами могло быть роковымъ не только для обозовъ, но и для самихъ войскъ; кромѣ того, въ то время, когда Командующимъ арміей было дано вышеприведен-

ное указаніе 30 мая 1904 г., формированіе казенныхъ транспортовъ было еще только въ зачаткѣ, подвозъ выполнялся главнымъ образомъ вольнонаемными транспортами и поэтому въ опасныхъ случаяхъ, конечно, лучше было рисковать утратой только казеннаго груза на вольнонаемныхъ транспортахъ, чѣмъ потерей обоза, возсоздать который на мѣстѣ не было возможности.

Впослѣдствіи, хотя обстановка и не складывалась въ пользу подобнаго рѣшенія, войска успѣли уже привыкнуть пользоваться услугами транспортовъ и берегли свои обозы.

Въ серединѣ іюня 1904 г. при расположеніи 4-го Сиб. корпуса у Танчи (карт. прил. № 33), продовольствіе доставлялось изъ Ташичао не только въ Танчи, лежащее на разстояніи одного перехода отъ Ташичао, но даже развозилось изъ послѣдняго пункта по позиціямъ (483). Перечисленіе всѣхъ подобныхъ случаевъ заняло бы очень много мѣста.

Помимо приведеннаго случая разрѣшенія Командующимъ арміей отодвиганія войсковыхъ обозовъ въ глубокій тылъ, подобный пріемъ былъ какъ бы узаконенъ еще нѣсколькими частными распоряженіями Штаба арміи, шедшими въ разрѣзъ съ общими указаніями, излагаемыми въ приказаніяхъ.

Напримѣръ, въ концѣ іюля 1904 г. дивизіонные обозы 2-го Сиб. корпуса съ вѣдома Штаба арміи были отодвинуты отъ Айсандзяна къ Ляояну (карт. прил. № 33), для нуждъ же войскъ были оставлены армейскіе транспорты (484).

3 августа 1904 г. генералъ-квартирмейстеръ Штаба арміи изъ Айсандзяна телеграфировалъ въ Ляоянъ интенданту арміи (485): „Не „признаете ли возможнымъ ограничиться для нуждъ хлѣбопеченія „нарядомъ повозокъ по сношенію съ начальникомъ военныхъ сооб„щеній изъ военныхъ транспортовъ въ виду нежелательности воз„вращать въ Ляоянъ дивизіонные обозы, уже отошедшіе въ Янтай“.

А за 9 дней передъ тѣмъ (24 іюля) начальникомъ военныхъ сообщеній была получена изъ Айсандзяна же телеграмма начальника Штаба арміи слѣдующаго содержанія: „Командующій арміей прика„залъ обратить вниманіе на соотвѣтственное распредѣленіе транспор„товъ по военнымъ дорогамъ, на эшелонированіе ихъ въ глубину и „на установленіе порядка движенія ихъ по военнымъ дорогамъ, на „основаніи ст. 599 положенія о полевомъ управленіи войскъ въ „военное время принять за правило, что транспорты, за исключе„ніемъ санитарныхъ, не могутъ подходить ближе, какъ на одинъ „переходъ отъ головы расположенія войскъ“ (486). Конечно, при такихъ противорѣчивыхъ указаніяхъ работа транспортовъ никогда не могла войти въ опредѣленныя закономъ рамки.

Доставка продовольствія транспортами непосредственно войскамъ крайне затруднила работу транспортовъ. Естественно, что войска, стоя на позиціяхъ, могли принимать только то, что имъ было нужно, всякій излишекъ являлся бременемъ. Поэтому нерѣдки были случаи отказа войскъ отъ пріема продуктовъ и обратнаго вывоза послѣднихъ въ магазины. Части войскъ мѣняли мѣста стоянокъ; не связанные съ ними органически, армейскіе транспорты не находили войскъ въ тѣхъ пунктахъ, куда были направлены, и, проплутавъ иногда въ безуспѣшныхъ поискахъ, возвращались съ грузомъ обратно или сдавали его кому придется, войска же принуждены были расходовать свои неприкосновенные запасы. Такой случай имѣлъ мѣсто во 2-й бригадѣ 9-й пѣх. дивизіи при расположеніи ея въ окрестностяхъ Сихеяна въ концѣ іюня 1904 г. Въ результатѣ безконечныя пререканія: войска жаловались на неисправность транспортовъ, транспорты—на ненормальность службы ихъ, которая по закону должна была ограничиваться перевозкою продуктовъ изъ однихъ продовольственныхъ магазиновъ въ другіе.

Рѣзче всего ненормальность работы транспортовъ обрисовалась при расположеніи арміи подъ Мукденомъ въ промежутокъ времени между сраженіями на р. Шахэ и Мукденскимъ.

Къ 10 ноября 1904 г. армейскіе транспорты были расположены въ ниже поименованныхъ пунктахъ [487], изъ которыхъ подвозили довольствіе войскамъ (карт. прил. № 36).

1-й обозный баталіонъ.

1-й, 2-й, 3-й, 4-й и 5-й двукол. транспорты, съ подъемной силой по 2.500 пуд. каждый, стояли въ Мадзяданѣ, откуда подвозили довольствіе отряду генерала Ренненкампфа и въ то же время пополняли Мадзяданьскій магазинъ изъ Шихуйчена. Первую часть работы наполовину долженъ былъ исполнять дивизіонный обозъ отряда, такъ какъ отъ Мадзяданя до позицій отряда у Цинхечена менѣе 2 переходовъ. Вторая часть работы соотвѣтствовала назначенію армейскихъ транспортовъ.

6-й, 7-й и 8-й арбяные транспорты, съ подъемной силой по 2.000 пуд. каждый, стояли въ Шихуйченѣ и подвозили довольствіе войскамъ 3-го Сиб. корпуса, находившимся отъ этого пункта въ разстояніи одного перехода.

9-й и 10-й арбяные транспорты (по 2.000 пуд. каждый) стояли у д. Гуцзяцзы *) и подвозили довольствіе войскамъ 1-го арм. корпуса, находившимся на разстояніи одного перехода отъ Гуцзяцзы. При этомъ корпусѣ состоялъ корпусный транспортъ.

*) Разъѣздъ № 1 Фушунской вѣтви.

2-й обозный баталіонъ.

11-й, 12-й, 13-й, 14-й и 15-й арбяные транспорты (по 2.000 пуд. каждый) стояли у д. Гуцзяцзы и подвозили довольствіе войскамъ 4-го Сиб. корпуса, находившимся на разстояніи одного перехода. Въ серединѣ ноября къ корпусу прибылъ корпусный транспортъ, поднимавшій 10-дневное довольствіе, но это не измѣнило работы арбяныхъ транспортовъ.

3-й обозный баталіонъ.

16-й, 17-й, 18-й, 19-й и 20-й арбяные транспорты (по 2.000 пуд. каждый) стояли у д. Гуцзяцзы и подвозили довольствіе войскамъ 1-го Сиб. и сосѣднимъ съ ними частямъ 4-го Сиб. корпуса, находившимся, какъ тѣ, такъ и другія, на разстояніи одного перехода.

4-й обозный баталіонъ.

21-й, 22-й, 23-й, 24-й и 25-й арбяные транспорты (по 2.000 пуд. каждый) стояли у д. Шихуйченъ и подвозили оттуда довольствіе войскамъ 3-го Сиб. корпуса вмѣстѣ съ тремя транспортами 1-го обознаго баталіона (см. выше 1-й обозный баталіонъ).

5-й обозный баталіонъ.

26-й, 27-й, 28-й, 29-й и 30-й арбяные транспорты (по 1.500 пуд. каждый) стояли у д. Сяосинтинцза *) и подвозили довольствіе войскамъ 2-го Сиб. корпуса, находившимся на разстояніи двухъ переходовъ.

6-й обозный баталіонъ.

31-й, 32-й, 33-й, 34-й и 35-й арбяные транспорты (по 2.000 пуд. каждый) стояли у д. Сяосинтинцза и перевозили продовольствіе съ разъѣзда № 3 Фушунской вѣтви въ Шихуйченъ для пополненія находившагося тамъ расходнаго магазина, слѣдовательно выполняли соотвѣтствующую армейскимъ транспортамъ работу.

7-й обозный баталіонъ.

36-й, 37-й, 38-й, 39-й и 40-й арбяные транспорты (по 2.000 пуд. каждый) стояли у д. Гуцзяцзы и подвозили довольствіе войскамъ 1-го арм. корпуса вмѣстѣ съ двумя транспортами 1-го обознаго баталіона (см. выше, 1-й обозный баталіонъ).

8-й обозный баталіонъ.

41-й, 42-й, 43-й, 44-й и 45-й арбяные транспорты (по 2.000 пуд. каждый) стояли у д. Сяосинтинцза и подвозили довольствіе войскамъ 2-го Сиб. корпуса вмѣстѣ съ пятью транспортами 5-го обознаго баталіона (см. выше, 5-й обозный баталіонъ).

9-й обозный баталіонъ.

46-й, 47-й, 48-й, 49-й и 50-й арбяные транспорты (по 2.000 пуд.

*) У разъѣзда № 3 Фушунской вѣтви.

каждый) стояли у д. Гуцзяцзы и подвозили довольствіе войскамъ 1-го Сиб. корпуса вмѣстѣ съ транспортами 3-го обознаго баталіона (см. выше, 3-й обозный баталіонъ).

10-й обозный баталіонъ.

51-й арбяной транспортъ (2.000 пуд.) стоялъ близъ д. Тавагоуза и возилъ матеріалы для постройки Фушунской желѣзнодорожной вѣтви. 52-й транспортъ (2.000 пуд.): половина его стояла въ Хуаньшанѣ и составляла обозъ главной квартиры Командующаго I арміей, другая половина 52-го транспорта и 53-й транспортъ стояли въ Мукденѣ и исполняли различные мелкіе наряды, съ которыми всѣ отдѣлы полевого управленія при Главнокомандующемъ безпрестанно обращались къ начальнику транспортовъ. 54-й транспортъ (2.000 пуд.) работалъ на линіи Импань—Синцзинтинъ по подвозу продуктовъ въ отрядъ генерала Маслова. 55-й арб. транспортъ сначала исполнялъ ту же работу, что 53-й и половина 52-го транспорта, съ 3 же декабря онъ, въ виду подготовлявшагося наступленія, былъ командированъ въ распоряженіе командира 6-го Сиб. корпуса для временной замѣны корпуснаго транспорта, не прибывшаго еще въ раіонъ сосредоточенія.

1-й вьючный баталіонъ.

1-й и 2-й вьючные транспорты (по 1.200 пуд. каждый) стояли у Мадзяданя и вмѣстѣ съ двуколочными транспортами 1-го обознаго баталіона подвозили довольствіе войскамъ отряда генерала Ренненкампфа (см. выше, 1-й обозный баталіонъ). Прочіе вьючные транспорты, какъ 1-го, такъ и остальныхъ двухъ вьючныхъ баталіоновъ, къ тому времени, къ которому относятся всѣ вышеприведенныя данныя, или были только что сформированы и не успѣли еще принять участіе въ перевозкахъ, или же находились въ періодѣ формированія.

При подсчетѣ перевозочныхъ средствъ, подвозившихъ продовольствіе одному и тому же корпусу, оказывается, что:

1-й Сиб. корпусъ обслуживался $7^1/_2$ транспортами (9-й обозный баталіонъ и половина 3-го обознаго баталіона), съ общей подъемной силой въ 15.000 пудовъ, на разстояніи одного перехода. Слѣдовательно, ежедневно могло подвозиться около 7.500 пуд., что почти и составляло вѣсъ продуктовъ суточной дачи корпуса. Такимъ образомъ, на долю не только дивизіонныхъ, но даже и полковыхъ обозовъ не выпадало никакой работы.

2-й Сиб. корпусъ обслуживался 10 транспортами (5-й и 8-й обозн. бат.), съ общей подъемной силой въ 17.500 пуд., на разстояніи двухъ переходовъ. Слѣдовательно, ежедневно могло подвозиться свыше 4.000 пудовъ, на долю же дивизіонныхъ и полковыхъ

обозовъ оставался сравнительно небольшой грузъ въ 3.500 пудовъ. Такъ какъ дивизіонные обозы должны были бы на разстояніи двухъ переходовъ выполнять подвозъ самостоятельно, то въ данномъ случаѣ болѣе половины ихъ состава бездѣйствовало, при чемъ полковымъ обозамъ уже нечего было дѣлать.

3-й Сиб. корпусъ обслуживался 5 транспортами (4-й обоз. бат.), съ общей подъемной силой въ 10.000 пуд., на разстояніи одного, да и то небольшого, перехода. Слѣдовательно, ежедневно могло подвозиться 5.000 пудовъ, и, согласно вышеприведеннаго соображенія, $^{2}/_{3}$ дивизіонныхъ обозовъ и полковые бездѣйствовали.

4-й Сиб. корпусъ обслуживался $7^{1}/_{2}$ транспортами (2-й обоз. бат. и половина 3-го бат.), съ общей подъемной силой въ 15.000 пуд. Численный составъ корпуса былъ нѣсколько больше состава 1-го Сиб. корпуса, бывшаго съ нимъ почти въ одинаковыхъ условіяхъ подвоза, но бездѣйствіе войсковыхъ обозовъ въ немъ было еще замѣтнѣе, такъ какъ при немъ состоялъ корпусный транспортъ громадной подъемной силы.

1-й арм. корпусъ обслуживался 7 транспортами (7-й обоз. бат. и 2 трансп. 1-го бат.), съ общей подъемной силой въ 14.000 пуд., на разстояніи одного перехода. При корпусѣ состоялъ корпусный транспортъ, слѣдовательно условія и обстановка подвоза въ немъ были приблизительно тѣ же, что и въ 4-мъ Сиб. корпусѣ.

Отрядъ генерала Ренненкампфа ([488]) обслуживался 5 двуколочными и 2 вьючными транспортами, съ общей подъемной силой около 15.000 пуд., на разстояніи одного перехода. Соотвѣтствуя по количеству потребляемаго довольствія корпусамъ дѣйствующей арміи, отрядъ въ отношеніи работы войсковыхъ обозовъ находился въ тѣхъ же условіяхъ, что и поименованные корпуса.

Какъ уже было упомянуто выше, работа транспортовъ заключалась въ перевозкѣ войскамъ продуктовъ, доставляемыхъ по желѣзной дорогѣ на выгрузочные пункты Фушунской вѣтви. Между тѣмъ, по свѣдѣніямъ главнаго полевого интенданта при Главнокомандующемъ ([489]), въ ноябрѣ 1904 года текущее довольствіе войскамъ I арміи подвозилось по желѣзной дорогѣ въ слѣдующемъ количествѣ: на разъѣздъ № 1 Фушунской вѣтви—по 16 вагоновъ въ день, на разъѣздъ № 3—по 14 вагоновъ и на разъѣздъ № 5—по 10 вагоновъ; всего 40 вагоновъ въ день или, принимая максимальную нагрузку вагоновъ (750 пуд.), по 30.000 пуд. въ день, при чемъ эта цифра заключала въ себѣ полную суточную дачу I арміи (по 3 фун. на человѣка и $13^{1}/_{2}$ фунтовъ зерна на лошадь), насчитывавшей въ своемъ составѣ къ этому времени въ круглыхъ цифрахъ 165.000 людей и

55.000 лошадей. Слѣдовательно, транспорты, подвозившіе эти грузы, обладая почти втрое большей подъемной силой—въ 86.500 пуд., могли выполнять этотъ подвозъ на разстояніи одного перехода *) не только безъ посторонней помощи, но даже имѣли въ своемъ распоряженіи третью часть времени на нагрузку, выгрузку и отдыхъ. Что же въ такомъ случаѣ дѣлали войсковые обозы, коль скоро даже транспорты, выполняя ихъ работу, не несли непосильнаго бремени? На ихъ долю оставалось: подвозъ для своего конскаго состава сухого фуража (чумизной соломы), пріобрѣтавшагося на мѣстѣ, такъ какъ этотъ продуктъ войскамъ I арміи, имѣвшей сравнительно обширный и богатый мѣстными средствами раіонъ, не доставлялся изъ Харбина, накопленіе двухдневныхъ запасовъ въ корпусныхъ расходныхъ магазинахъ и подвозъ топлива, но трудно себѣ представить, чтобы эти перевозки могли всецѣло исчерпать средства войсковыхъ обозовъ.

Попутно съ бездѣйствіемъ войсковыхъ обозовъ I арміи при расположеніи на Мукденскихъ позиціяхъ обращаетъ на себя вниманіе распредѣленіе перевозочныхъ средствъ, согласно котораго всѣ транспорты были сгруппированы къ востоку отъ магистрали желѣзной дороги, несмотря на то, что войска, расположенныя къ западу отъ нея, въ отношеніи подвоза запасовъ были въ болѣе неблагопріятныхъ условіяхъ до постройки западной ширококолейной вѣтви, которая была закончена только къ серединѣ января 1905 г. Вслѣдствіе этого распредѣленія создалась такая обстановка, что въ то время, когда въ раіонѣ I арміи казенные транспорты несли совершенно несоотвѣтствовавшую ихъ назначенію работу, къ тому же не исчерпывавшую ихъ подъемной силы, на правомъ флангѣ, въ раіонѣ II арміи подвозъ текущаго довольствія и образованіе магазиновъ производились съ большими расходами для казны посредствомъ вольнонаемныхъ транспортовъ.

Такой порядокъ существовалъ до распредѣленія армейскихъ транспортовъ по арміямъ, которое начало осуществляться только въ началѣ января 1905 г. [490], да и то съ большими проволочками, такъ какъ транспорты, естественно, неохотно разставались съ насиженными мѣстами, гдѣ они успѣли устроить себѣ землянки, заготовить большіе запасы фуража и вообще обзавестись громоздкимъ имуществомъ. Насколько можно судить по официальнымъ документамъ, мотивомъ распредѣленія армейскихъ транспортовъ по арміямъ было исключительно желаніе увеличить самостоятельность армій, а не стремленіе упорядочить работу транспортовъ.

*) За исключеніемъ одного лишь 2-го Сиб. корпуса.

Назначеніе конскаго состава транспортовъ на эксплоатацію конно-желѣзныхъ дорогъ.

Во время расположенія арміи на Сыпингайскихъ позиціяхъ работа транспортовъ болѣе соотвѣтствовала ихъ назначенію и вслѣдствіе этого была болѣе замѣтна работа войсковыхъ обозовъ, въ особенности корпусныхъ транспортовъ. Но въ этотъ періодъ кампаніи въ службѣ транспортовъ особенно часто наблюдалось другое уклоненіе: личный и конскій составъ транспортовъ употреблялся для эксплоатаціи полевыхъ конно-желѣзныхъ дорогъ *). Назначались обыкновенно для этого тѣ транспорты, которые ранѣе обслуживали линію подвоза, занятую проведенной конно-желѣзной дорогой. Приходилось прибѣгать къ этой мѣрѣ вслѣдствіе того, что мѣстныя коневыя средства были исчерпаны настолько, что даже ремонтированіе транспортовъ производилось съ большимъ трудомъ. При такихъ условіяхъ формированіе коннаго парка полевой переносной дороги потребовало бы очень много времени, а послѣднее всегда было крайне дорого. Упраздненные такимъ образомъ транспорты уменьшали перевозочныя средства, для восполненія которыхъ приходилось прибѣгать къ вольному найму, весь же инвентарь упраздненныхъ транспортовъ оставался безъ дѣла, и расходы казны, понесенные при заведеніи его, представляли изъ себя мертвый капиталъ.

Общія причины малопроизводительной работы казенныхъ транспортовъ.

Къ причинамъ сравнительно малопроизводительной работы армейскихъ транспортовъ надобно отнести то обстоятельство, что транспорты, производя перевозки почти исключительно по нарядамъ интенданта арміи, въ то же время, согласно положенія о полевомъ управленіи войскъ въ военное время, были подчинены не ему, а начальнику военныхъ сообщеній. Вслѣдствіе этого между распорядительнымъ и исполнительнымъ органами, каковыми въ дѣлѣ подвоза довольствія являются интендантъ и начальникъ транспортовъ, существовалъ еще промежуточный органъ, на взаимныя сношенія котораго съ тѣмъ и съ другимъ тратилось не мало времени. Кромѣ того, начальникъ военныхъ сообщеній, не посвященный въ планы интенданта и не всегда освѣдомленный о состояніи запасовъ въ расходныхъ магазинахъ, естественно не могъ заблаговременно сосредоточивать транспорты именно на тѣхъ направленіяхъ, по которымъ надобно было двигать грузы. Наряды интенданта являлись для него въ большинствѣ случаевъ неожиданными и такъ какъ они почти всегда носили спѣшный характеръ, то за неимѣніемъ времени приходилось на новыхъ линіяхъ подвоза прибѣгать къ вольному найму въ то время, когда транспорты, сосредоточенные въ другихъ пунктахъ,

*) См. наст. томъ, ч. II, гл. XIV, „Полевыя переносныя дороги“.

бездѣйствовали. Если же время было, то транспорты передвигались въ новые пункты порожнякомъ, тогда какъ каждое передвиженіе транспортовъ при цѣлесообразномъ руководствѣ ими должно быть использовано.

Подчиненіе транспортовъ начальнику военныхъ сообщеній на томъ основаніи, что работать имъ приходится на состоящихъ въ его вѣдѣніи военныхъ дорогахъ, наврядъ ли можно считать достаточнымъ мотивомъ, такъ какъ на тѣхъ же дорогахъ передвигаются не подчиненные начальнику военныхъ сообщеній войсковые обозы, артиллерійскіе парки, учреждаются интендантскіе магазины, открываются полевые госпитали, и все это не влечетъ за собою какихъ-либо серьезныхъ неудобствъ.

Статистическія данныя о перевозкѣ грузовъ на казенныхъ и вольнонаемныхъ транспортахъ.

За все время кампаніи на казенныхъ и вольнонаемныхъ транспортахъ было перевезено 11.814.269 пуд. груза, изъ этого числа 8.857.060 пуд. или около 75% было перевезено на казенныхъ транспортахъ и 2.957.209 пудовъ или около 25%—на вольнонаемныхъ. По роду перевезеннаго груза, около 85% составляли интендантскіе грузы и около 15% артиллерійскіе, инженерные, войсковые и грузы Краснаго Креста (491).

При перевозкѣ грузовъ казенные транспорты выработали 230.024.918 пудо-верстъ, вольнонаемные транспорты—145.277.344 пудо-версты, что въ суммѣ составляетъ 375.302.262 пудо-версты; слѣдовательно, казенными транспортами было выполнено около 61% общей работы и вольнонаемными — около 39%. Среднее разстояніе перевозки для казенныхъ транспортовъ составляло около 26 верстъ, для вольнонаемныхъ — около 50 верстъ (492). Изъ этого слѣдуетъ, что казенные транспорты въ общемъ совершали перевозки на разстояніе немного болѣе одного перехода; выводъ этотъ и надо было ожидать, судя по вышеизложенной дѣятельности армейскихъ транспортовъ, въ громадномъ большинствѣ случаевъ исполнявшихъ работу бездѣйствовавшихъ войсковыхъ обозовъ. Немаловажной причиной краткости средняго разстоянія перевозокъ казенныхъ транспортовъ было тяготѣніе ихъ къ своимъ штабъ-квартирамъ, гдѣ у нихъ хранились запасы фуража и прочее громоздкое имущество. Вольнонаемные транспорты, у которыхъ послѣдняя причина игнорировалась органами, руководившими перевозками, преимущественно употреблялись для дальнихъ перевозокъ въ отдаленіи отъ боевыхъ линій, т. е. выполняли именно ту работу, для которой предназначены армейскіе транспорты.

Что касается того, насколько казенные транспорты выполнили ту работу, которая ожидалась отъ нихъ по теоретическимъ предположеніямъ, то по этому поводу можно привести слѣдующія данныя,

взятыя изъ періода перевозокъ съ 15 апрѣля 1904 г. по 1 января 1905 г., когда работа транспортовъ, въ особенности во время зимняго стоянія на позиціяхъ праваго берега р. Шахэ, протекала въ нормальныхъ условіяхъ и транспорты не испытывали такихъ потрясеній, какъ отступленіе послѣ Мукденскаго сраженія. Кромѣ того, о работѣ транспортовъ въ этотъ періодъ сохранились наиболѣе точныя статистическія свѣдѣнія.

За время съ 15 апрѣля 1904 г. по 1 января 1905 г. казенными транспортами было выработано 79.710.139 пудо-верстъ [493]. Для выполненія этой работы транспорты имѣли слѣдующее количество повозко- и вьюко-дней [494]:

				повозко- и вьюко-дни по нарядамъ (495).	для чистой работы по перевозкамъ.
Ю.-Уссур. обозн. бат.	5 двук. тр.	449.836	двуколко-дней	7.903	441.933
	5 арб. тр.	165.876	арбо-дней	10.674	155.202
2-й обозный батал. . . .		129.084	„	10.131	118.953
3-й „ „ .		121.765	„	38.724	83.044
4-й „ „		123.380	„	12.066	111.314
5-й „ „ . .		118.072	„	13.188	104.884
6-й „ „ . . .		123.876	„	8.717	115.159
7-й „ „ . . .		122.388	„	1.389	120.999
8-й „ „ . . .		118.172	„	11.348	106.824
9-й „ „		84.196	„	7.457	76.739
10-й „ „ . . .		44.020	„	9.222	34.798
1-й вьючный батал.. . .		137.566	вьюко-дней	16.712	120.854
3-й „ „		13.728	„	—	13.728

Для исчисленія чистой работы по перевозкѣ грузовъ изъ этого числа повозко- и вьюко-дней надо вычесть показанные во второмъ столбцѣ повозко- и вьюко-дни по нарядамъ въ распоряженіе различныхъ отдѣловъ полевого управленія или на работы, не имѣвшія ничего общаго съ перевозкой военныхъ грузовъ. Въ 3-мъ столбцѣ, показывающемъ число повозко- и вьюко-дней исключительно для перевозки военныхъ грузовъ, числа двуколко-дней и вьюко-дней можно превратить въ арбо-дни соотвѣтственнымъ дѣленіемъ первыхъ на 2,5 и вторыхъ на 4 *) и тогда получится, что всѣ перечисленные транспорты за указанный періодъ работы дали 1.248.324 арбо-дня.

*) Считая нагрузку арбы 25 пудовъ, двуколки—10 пудовъ и вьюка—6 пудовъ.

При сопоставленіи послѣдняго числа съ числомъ выработанныхъ пудо-верстъ (79.710.139) окажется, что на одинъ арбо-день приходится около 64 пудо-верстъ. Слѣдовательно, при нагрузкѣ арбы 25 пудами она сдѣлала въ сутки 2,6 версты полезнаго пути *). Между тѣмъ, при нормальной работѣ съ двумя дневками въ недѣлю полезная работа должна была бы равняться 7 верстамъ въ сутки по слѣдующему расчету:

Въ 2 дня марша, считая даже переходъ не болѣе 20 верстъ, транспортъ проходитъ 40 верстъ, кругооборотъ на этомъ разстояніи съ дневками въ начальномъ и конечномъ пунктахъ требуетъ 6 дней, что составитъ, слѣдовательно, 6,66 вер. полезнаго пути въ сутки. При 3 переходахъ съ такими же дневками кругооборотъ потребуетъ 8 дней, что составитъ 7,5 вер. полезнаго пути въ сутки. При 4 переходахъ съ дневками черезъ каждые два дня марша кругооборотъ потребуетъ 12 дней, что составитъ 6,66 вер. полезнаго пути въ сутки. Наконецъ, при 5 переходахъ съ дневками черезъ 2 и 3 дня марша кругооборотъ потребуетъ 14 дней, что составитъ 7,14 вер. полезнаго пути въ сутки.

Такимъ образомъ, казенные транспорты, въ общемъ, произвели работу почти втрое меньшую, чѣмъ отъ нихъ можно было ожидать по минимальнымъ теоретическимъ расчетамъ.

Одною изъ причинъ недостаточной работы транспортовъ было то обстоятельство, что имъ приходилось до 15% перевозочныхъ средствъ расходовать на удовлетвореніе собственныхъ хозяйственныхъ нуждъ, такъ какъ интендантство, въ особенности въ началѣ кампаніи, отказывалось снабжать ихъ фуражомъ. Но если даже ввести и эту поправку въ приведенные выше расчеты, то и тогда полезнаго пути въ сутки окажется всего лишь 3 версты, т. е. въ $2^1/_3$ раза менѣе теоретической нормы.

Изложенное въ достаточной степени выясняетъ, почему казенные транспорты, сформированные съ цѣлью непрерывнаго подвоза довольствія арміи при ея безостановочномъ наступленіи, не могли справляться со своимъ назначеніемъ даже при расположеніи ея на мѣстѣ.

За время съ 25 августа 1904 г. по 25 февраля 1905 г., въ теченіе котораго войска все время стояли на мѣстѣ, казенными транспортами было выработано 53.435.354 пудо-версты, вольнонаемными же—72.644.949 пудо-верстъ [(496)], т. е. казенные транспорты выполнили только 42% своей работы, для выполненія же остальныхъ 58% этой работы пришлось прибѣгнуть къ вольнонаемнымъ транспортамъ съ расходомъ для казны около $2^1/_2$ милліоновъ рублей.

*) Полезный путь—путь съ грузомъ въ направленіи перевозки.

ГЛАВА XVI.

Этапная служба.

Сѣть военныхъ дорогъ къ началу военныхъ дѣйствій.

(Карт. прил. № 37).

Планомъ военныхъ дѣйствій, разработаннымъ штабомъ Приамурскаго военнаго округа, было предусмотрѣно, что при всякой войнѣ на Дальнемъ Востокѣ безразлично, будетъ ли она вестись противъ Японіи или противъ Китая, военными дорогами для связи дѣйствующей арміи съ основной базой — Европейской Россіей — послужитъ Сибирскій желѣзнодорожный путь. Въ качествѣ дополнительной коммуникаціонной линіи, вѣрнѣе — вѣтви этого пути, разсматривался участокъ Забайкальской жел. дор. отъ ст. Карымская до Срѣтенска и затѣмъ водный путь Амурскаго бассейна съ продолженіемъ по Уссурійской жел. дор. до Владивостока или по Сунгари до Харбина. Рѣкою Сунгари, кромѣ того, предполагалось воспользоваться, въ случаѣ надобности, для переброса войскъ изъ Харбина во Владивостокъ или обратно. Головными пунктами этихъ военныхъ дорогъ были намѣчены для дѣйствій въ Южной Маньчжуріи — Ляоянъ, для дѣйствій въ Южно-Уссурійскомъ краѣ или смежной съ нимъ части Сѣверной Кореи—Никольскъ-Уссурійскій и Раздольное (497).

Въ мирное время въ предѣлахъ Маньчжуріи на Кит. Вост. жел. дор. существовали продовольственные пункты на станціяхъ Маньчжурія, Хайларъ, Бухеду, Цицикаръ, Харбинъ, Хандаохецзы, Пограничная, Гунчжулинъ и Ляоянъ. Требованія, предъявленныя этимъ пунктамъ, заключались въ снабженіи горячей пищей и хлѣбомъ 8.000 чел. въ сутки. Вскорѣ послѣ открытія военныхъ дѣйствій, 9 февраля 1904 г., названные продовольственные пункты были преобразованы въ этапы и составили три этапныхъ участка: первый— отъ Маньчжуріи до Харбина, второй—отъ Харбина до Пограничной и третій—отъ Харбина до Ляояна (498).

Учрежденные этапы въ сущности остались тѣми же продовольственными пунктами, такъ какъ дѣятельность ихъ по отношенію къ

проходящимъ войскамъ по прежнему ограничивалась снабженіемъ послѣднихъ продовольствіемъ и фуражомъ. Цѣль же принятой мѣры заключалась въ приданіи продовольственнымъ пунктамъ самостоятельности въ хозяйственномъ отношеніи и предоставленіи завѣдывающимъ ими правъ по сбору мѣстныхъ запасовъ, благодаря чему въ значительной степени облегчалось разрѣшеніе вопроса о довольствіи войскъ во время перевозки по желѣзной дорогѣ.

Съ открытіемъ навигаціи по рѣкамъ Амурскаго бассейна такого же рода этапы предполагалось учредить въ Стрѣтенскѣ, Покровкѣ, Благовѣщенскѣ, Михайлово-Семеновскомъ и Сяньсинѣ подобно тому, какъ это было сдѣлано въ 1900 г. при подавленіи волненій боксеровъ, когда на водные пути Дальняго Востока за отсутствіемъ сплошного желѣзнодорожнаго пути выпала значительная работа.

Существовала еще въ началѣ кампаніи этапная линія Гиринъ—Куанченцзы, открытая въ 1901 г. для надобностей Гиринскаго гарнизона, но въ маѣ 1904 г. она была закрыта за ненадобностью и вмѣсто этаповъ на ней были оставлены только посты, по нѣскольку человѣкъ на каждомъ, для конвоированія почты и отдѣльно слѣдующихъ людей [(499)].

Въ этомъ заключались какъ подготовительныя соображенія мирнаго времени по организаціи этапной части, такъ и первые шаги въ этомъ направленіи послѣ открытія военныхъ дѣйствій. Иначе говоря, устройство военныхъ дорогъ въ тѣсномъ значеніи этого слова, предназначенныхъ для движенія войскъ походнымъ порядкомъ, не было намѣчено вовсе ни въ раіонѣ сосредоточенія дѣйствующей арміи, ни въ тылу ея. Впервые указаніе на необходимость устройства военныхъ дорогъ для связи арміи съ ея тыломъ появляется въ депешѣ г.-ад. Куропаткина генералу Линевичу 18 февраля 1904 г., которою послѣдній, между прочимъ, запрашивался: устраиваются ли этапные пути къ Харбину и Гирину и сколько открыто уже этапныхъ пунктовъ [(500)].

Военныя дороги Ляоянскаго періода кампаніи.

Повидимому, эта телеграмма и послужила поводомъ къ совѣщанію, состоявшемуся 20 февраля въ Ляоянѣ подъ предсѣдательствомъ вр. и. д. начальника Штаба арміи, генерала Холщевникова [(501)]. На совѣщаніи было постановлено немедленно приступить къ устройству этапной линіи Харбинъ—Ляоянъ вдоль желѣзной дороги для движенія войскъ на случай временной порчи послѣдней.

Въ основу детальной разработки этого мѣропріятія было положено предположеніе объ отступленіи нашей арміи, численностью до 50 тысячъ человѣкъ, къ Харбину или о наступленіи ея въ обратномъ направленіи при условіи движенія походнымъ порядкомъ. Для этого

движенія признано было достаточнымъ имѣть три параллельныхъ дороги. Разстояніе между ними было намѣчено не болѣе полуперехода съ тою цѣлью, чтобы этапы, учрежденные на средней дорогѣ, идущей непосредственно вдоль желѣзнодорожнаго полотна, были въ состояніи удовлетворять продовольственныя нужды боковыхъ колоннъ при помощи войсковыхъ обозовъ послѣднихъ. На средней дорогѣ, вслѣдствіе недостатка личнаго состава, рѣшено было ограничиться на первое время учрежденіемъ этаповъ не черезъ каждыя 20—25 верстъ, а, въ зависимости отъ населенныхъ пунктовъ, черезъ 50—60 верстъ, снабдивъ ихъ инвентаремъ въ такомъ количествѣ, чтобы они въ случаѣ надобности могли выдѣлить его на образованіе промежуточныхъ этаповъ для заполненія интерваловъ ([502]).

До наступленія надобности въ открытіи сплошной этапной линіи проектированные кадровые этапы должны были обезпечивать движеніе войскъ походнымъ порядкомъ на различныхъ участкахъ желѣзной дороги въ случаѣ порчи ея.

Современное состояніе южнаго отдѣленія Кит. Вост. жел. дор. допускало максимальное движеніе 7 эшелоновъ въ сутки, т. е. прохожденіе черезъ этапъ до 7.000 чел. Согласно приведеннаго требованія кадровый этапъ долженъ былъ снабжать проходящія войска продовольствіемъ въ среднемъ на три дня марша до слѣдующаго кадроваго этапа, слѣдовательно выдавать ежедневно до 21.000 раціоновъ. Въ виду неизбѣжныхъ случайныхъ задержекъ въ пути, норму запасовъ кадровыхъ этаповъ рѣшено было опредѣлить въ 100.000 раціоновъ. Эта же норма признавалась достаточной и для основной задачи этапной линіи—обслуживать 50-тысячную армію при отступленіи ея на сѣверъ вдоль линіи желѣзной дороги ([503]).

Для оборудованія этаповъ соотвѣтственно заданію на каждомъ этапѣ нужно было устроить до 40 хлѣбопекарныхъ печей, съ суточной выпечкой каждой печи въ 30—40 пудовъ, установить 5—6 сорокаведерныхъ или 10—12 двадцативедерныхъ котловъ и заготовить топлива около 200 куб. саж. дровъ или 600 куб. саж. гаоляновой соломы. Личнаго состава для обслуживанія этапа требовалось около роты ([504]).

Обширность работъ, недостатокъ въ инвентарѣ, а главнымъ образомъ отсутствіе спеціальныхъ этапныхъ войскъ заставили совѣщаніе высказаться за неотложность устройства кадровыхъ этаповъ лишь на участкѣ отъ Куанченцзы до Ляояна ([505]).

Постановленіе совѣщанія 20 февраля было утверждено Вр. Командующимъ арміей съ приказаніемъ немедленно приводить въ исполненіе выработанныя мѣры. Но отчасти только что приведенныя причины, заставившія сократить протяженіе намѣченной этапной линіи,

отчасти успѣшная охрана желѣзной дороги и нейтральное отношеніе мѣстнаго населенія, предполагаемая враждебность котораго болѣе всего заставляла опасаться за цѣлость желѣзнодорожной линіи въ тылу арміи, значительно оттянули осуществленіе предположенныхъ мѣръ, а впослѣдствіи и видоизмѣнили ихъ.

Интендантскіе продовольственные магазины, эшелонированные вдоль линіи желѣзной дороги *), приняли на себя задачу этаповъ по довольствію арміи въ случаѣ ея отступленія на сѣверъ, и за послѣдними осталась лишь роль продовольственныхъ пунктовъ для перевозимыхъ по желѣзной дорогѣ частей на случай временной порчи ея и прекращенія на ней движенія. Эта случайность мало-по-малу дѣлалась все менѣе вѣроятной, поэтому неторопливое открытіе этаповъ на линіи желѣзной дороги обусловливалось уже не тѣми мотивами, которыми руководилось совѣщаніе 20 февраля, а мѣстными надобностями.

Въ концѣ 1904 г. вновь возникъ вопросъ объ устройствѣ сплошной этапной линіи отъ Харбина до Мукдена вдоль желѣзной дороги, но причины его возникновенія, какъ объ этомъ будетъ изложено ниже, были совсѣмъ иныя, чѣмъ только что описанныя.

Военная дорога Ляоянъ—Фынхуанченъ—Шахецзы.

(Карт. прил. № 38).

Кромѣ этапной линіи для связи дѣйствующей арміи съ тыломъ, совѣщаніе проектировало устройство этапныхъ линій въ раіонѣ сосредоточенія для предполагавшагося наступленія въ Сѣверную Корею.

Готовымъ путемъ въ этомъ направленіи была большая грунтовая дорога Ляоянъ—Фынхуанченъ—Шахецзы. Хотя состояніе полотна этого пути, удовлетворявшее лишь весьма скромнымъ требованіямъ мѣстнаго населенія, оставляло желать много лучшаго, но, съ другой стороны, этотъ путь былъ обычнымъ трактомъ торговаго движенія между Ляояномъ,—однимъ изъ крупныхъ торговыхъ центровъ Южной Маньчжуріи, и корейской границей; вдоль него были расположены постоялые дворы для торговыхъ каравановъ, и мѣстная жизнь была приспособлена для извознаго промысла въ довольно обширныхъ размѣрахъ. Поэтому при выдвиженіи Восточнаго авангарда на р. Ялу этотъ путь естественно долженъ былъ обратиться сначала въ военную дорогу, связывающую авангардъ съ главными силами, затѣмъ при наступленіи главныхъ силъ къ корейской границѣ—въ военную дорогу, связывающую армію съ главной выгрузочной станціей желѣзной дороги.

Кромѣ пути Ляоянъ—Фынхуанченъ—Шахецзы, въ качествѣ воен-

*) См. томъ II, гл. „Организація ближняго тыла въ первый періодъ кампаніи до боя у Ташичао“.

ныхъ дорогъ для наступленія въ Сѣверную Корею совѣщаніемъ были намѣчены еще пути: отъ Хайчена черезъ Сюянь къ Шахецзы и отъ Кайчжоу тоже черезъ Сюянь, но по особой дорогѣ, къ Шахецзы. Первый изъ этихъ путей, какъ кратчайшій, былъ намѣченъ въ качествѣ главнаго направленія тѣмъ болѣе, что съ нимъ должна была совпадать проектированная желѣзная дорога отъ Хайчена къ нижнему Ялу.

Въ первую очередь 26 февраля было приказано открыть военную дорогу Ляоянъ—Фынхуанченъ—Шахецзы [506]. На ней было учреждено, кромѣ Ляояна, восемь этаповъ, на разстояніи отъ 20 до 35 верстъ одинъ отъ другого ([507]). Впослѣдствіи, въ виду чрезмѣрной величины перегоновъ между этапами, пришлось добавить еще промежуточные этапы и одинъ остановочный пунктъ ([508]).

Вновь открытой военной дорогѣ были предъявлены особыя требованія. Судя по ниже приводимымъ даннымъ, она должна была не только служить артеріей для питанія Восточнаго авангарда, но и быть готовой для движенія по ней гораздо болѣе крупныхъ силъ. 4 апрѣля командующій 6-й В.-С. стр. дивизіей генералъ Трусовъ телеграфировалъ въ Штабъ арміи [509], что пройденная имъ этапная линія Ляоянъ—Фынхуанченъ совершенно не приспособлена для пропуска сколько-нибудь значительныхъ частей. Удовлетворительными, по его мнѣнію, можно было признать этапы лишь въ отношеніи размѣщенія людей и лошадей, при чемъ максимальный размѣръ отряда для одновременнаго размѣщенія онъ опредѣлялъ въ 2.000 людей и 1.000 лош., запасы же продовольствія и фуража были настолько ничтожны, что ихъ нельзя было даже принимать въ расчетъ. Для оборудованія линіи въ хозяйственномъ отношеніи, въ особенности на время дождей, когда, по свѣдѣніямъ мѣстныхъ жителей, колесное сообщеніе прекращается на продолжительное время, генералъ Трусовъ полагалъ необходимымъ образовать, по крайней мѣрѣ черезъ этапъ, склады продовольствія и фуража на 1.500 чел. и 700 лош. въ полуторамѣсячной пропорціи и усилить хлѣбопеченіе до 100 пудовъ хлѣба въ сутки.

Почти одновременно съ этимъ генералъ Засуличъ, назначенный начальникомъ Восточнаго авангарда, слѣдуя къ отряду, телеграфировалъ изъ Ланшангуаня начальнику Штаба арміи [510], что онъ считаетъ необходимымъ имѣть на каждомъ этапѣ запасы продовольствія и фуража не только для обезпеченія проходящихъ командъ, но и на весь Восточный отрядъ, дабы онъ въ случаѣ отступленія былъ обезпеченъ довольствіемъ.

18 апрѣля генералъ-квартирмейстеръ запрашивалъ начальника военныхъ сообщеній: на какое содѣйствіе этаповъ въ дѣлѣ довольствія могутъ разсчитывать штатныя части при движеніи къ Фынхуанчену;

какое количество хлѣба, мяса, крупы, фуража и топлива можетъ быть отпускаемо ежедневно (511).

Эти требованія, далеко выходящія изъ обычныхъ рамокъ дѣятельности военныхъ дорогъ, предназначаемыхъ для движенія лишь нештатныхъ командъ пополненія, небольшихъ партій больныхъ и раненыхъ, эвакуируемыхъ въ тылъ, транспортовъ, подвозящихъ продовольствія отряду, расположенному впереди головного этапа,—въ сущности были непосильны для личнаго состава этаповъ въ такой малонаселенной и сравнительно бѣдной мѣстными средствами горной странѣ, по которой пролегала этапная линія. Для сбора запасовъ въ требуемомъ количествѣ этапнымъ комендантамъ надо было широко раздвинуть въ обѣ стороны заготовительные раіоны, разослать по населеннымъ пунктамъ своихъ агентовъ съ цѣлью привлеченія мѣстнаго населенія къ добровольной поставкѣ продуктовъ. Для этого необходимъ былъ многочисленный персоналъ и спеціальная подготовка руководителей, между тѣмъ, какъ будетъ изложено ниже, вслѣдствіе отсутствія этапныхъ войскъ, обслуживаніе военной дороги было возложено на строевыя части, выдѣленныя, конечно, въ минимальномъ количествѣ, и должности этапныхъ комендантовъ были замѣщены большею частью строевыми офицерами, впервые столкнувшимися съ интендантскою дѣятельностью. Поэтому понятно, вслѣдствіе чего открытая военная дорога не только не въ состояніи была удовлетворить предъявленнымъ ей требованіямъ, но съ трудомъ выполняла даже свое прямое назначеніе по довольствію нештатныхъ командъ и постоянно нуждалась въ подвозѣ изъ Ляояна.

На каждомъ этапѣ были оборудованы помѣщенія для ночлега нештатныхъ командъ, въ 200 чел. для штатныхъ же частей помѣщенія нанимались въ окрестныхъ селеніяхъ (512). Кухня каждаго этапа состояла изъ 4—6 малыхъ котловъ, дававшихъ возможность приготовлять пищу одновременно для 400 — 500 чел. Хлѣбопекарныя печи могли выпекать въ сутки до 300 пудовъ. На этапахъ Фынхуанченъ и Ланшангуань хлѣбопеченіе было доведено до 1.000 пудовъ въ сутки. Для оказанія медицинской помощи на тѣхъ этапахъ, гдѣ не были расположены полевые госпитали (513), въ началѣ апрѣля были открыты пріемные покои летучими отрядами Краснаго Креста на 25 мѣстъ каждый. Таково, въ главныхъ чертахъ, было устройство первой военной дороги, открытой въ раіонѣ военныхъ дѣйствій.

Военная дорога Хайченъ—Сюянь—Дагушань.

(Карт. прил. № 38).

Слѣдующей по времени открытія военной дорогой была этапная линія Хайченъ—Сюянь—Дагушань. Поводомъ къ ея учрежденію послужило выдвиженіе отряда къ морскому побе-

режью близъ устья р. Ялу. При этомъ, согласно сдѣланнаго 18 марта распоряженія [514], открытіе военной дороги должно было предшествовать выдвиженію отряда; этапы должны были обезпечить довольствіе отряда, силою въ одинъ полкъ пѣхоты съ батареей артиллеріи, во время марша его къ Дагушаню. Дальнѣйшаго развитія этапной линіи намѣчено не было. Въ этомъ отношеніи Командующимъ арміей 2 апрѣля было дано указаніе лишь слѣдующаго содержанія: „Развить нѣсколько этапы „на этомъ пути для мелкихъ командъ, но обработать сильно Сюянь, „этотъ пунктъ долженъ быть передовой базой для Дагушаньскаго „отряда“ [515]. Иначе говоря, военная дорога должна была обслуживать лишь несложныя нужды маленькаго Дагушаньскаго отряда. Вслѣдствіе этого оборудованіе ея въ хозяйственномъ отношеніи ограничилось лишь сборомъ перевозочныхъ средствъ для подвоза продовольствія отряду изъ Хайчена. Всего на военной дорогѣ было открыто 9 этаповъ, на разстояніи 20—25 верстъ одинъ отъ другого ([516]). Впослѣдствіи, послѣ закрытія большей части линіи при отступленіи Дагушаньскаго отряда на присоединеніе къ Восточному отряду *), между первыми двумя этапами ея былъ открытъ еще одинъ промежуточный ([517]).

Военная дорога Ляоянъ—Саймацзы.

(Карт. прил. № 38).

Затѣмъ 13 апрѣля послѣдовало распоряженіе объ устройствѣ военной дороги отъ Ляояна къ Саймацзы [518] въ виду предполагаемаго выдвиженія къ Куандяньсаню отряда силою около 2 баталіоновъ пѣхоты съ полубатареей. Такимъ образомъ, поводъ и порядокъ открытія военной дороги были тѣ же, что и упомянутой выше дороги Хайченъ—Сюянь—Дагушань. Подобно предыдущему, военная дорога должна была опередить движеніе отряда и обезпечить его продовольствіемъ на маршѣ къ назначенному пункту.

Соотвѣтственно незначительнымъ размѣрамъ отряда вновь открытая военная дорога вначалѣ была оборудована очень слабо, и открытые въ пяти пунктахъ этапы имѣли характеръ усиленныхъ постовъ летучей почты ([519]). Но впослѣдствіи, въ началѣ іюня 1904 г., когда по открытой военной дорогѣ установилось постоянное сообщеніе съ отрядами генераловъ Грекова и Ренненкампфа, явилась необходимость оборудовать дорогу этапами нормальнато типа для пропуска до 200 чел. въ сутки [520]. Затѣмъ, въ серединѣ іюля, когда въ головѣ сохранившейся въ нашихъ рукахъ части военной дороги сосредоточился весь 10-й арм. корпусъ, этапы ея были развиты для пропуска до 600 чел. въ сутки.

*) См. томъ II, гл. „Организація ближняго тыла въ первый періодъ кампаніи до боя у Ташичао“.

Предположенія объ устройствѣ военной дороги отъ Ляояна къ Давану.

(Карт. прил. № 38).

Подобно описаннымъ тремъ этапнымъ линіямъ, связывавшимъ удаленные отъ желѣзной дороги отряды съ выгрузочными станціями, еще въ концѣ марта предполагалось устроить военную дорогу отъ Ляояна къ Давану [521]. Осуществленіе этого предположенія затянулось, по всей вѣроятности, вслѣдствіе того, что незначительный Даванскій отрядъ мало нуждался въ постоянномъ общеніи съ передовой базой. По крайней мѣрѣ до августа мѣсяца никакихъ мѣръ по устройству линіи не предпринималось. Затѣмъ въ началѣ августа, въ виду усиленія Ляохэйскаго отряда, начальнику военныхъ сообщеній было приказано обезпечить въ этомъ направленіи движеніе небольшихъ командъ. 13 августа имъ былъ представленъ докладъ [522] объ устройствѣ военной дороги съ двумя промежуточными этапами ([523]), но въ это время войска противника настолько уже пододвинулись къ Ляояну и близость генеральнаго сраженія настолько была несомнѣнна, что устройство этапной линіи было признано несвоевременнымъ.

Предположенія объ устройствѣ военныхъ дорогъ для наступленія къ Ялу.

(Карт. прил. № 38).

Во время подготовки къ наступленію противъ 1-й японской арміи, въ концѣ мая 1904 г., было составлено соображеніе объ устройствѣ, вслѣдъ за наступающими колоннами, трехъ военныхъ дорогъ, кромѣ существовавшей дороги Ляоянъ — Ланшангуань. Начальными пунктами этихъ дорогъ должны были служить желѣзнодорожныя станціи Айсандзянь, Хайченъ и Кайчжоу ([524]). Пропускная сила этаповъ была предположена въ 900 чел. въ сутки.

Наступленіе японцевъ и занятіе ими переваловъ заставили Командующаго арміей отказаться отъ активныхъ дѣйствій, а изъ предположенныхъ военныхъ дорогъ былъ открытъ лишь небольшой участокъ самой южной дороги отъ Кайчжоу, съ двумя этапами—въ Кайчжоу и Каодятунѣ (Камахэ), для связи съ дѣйствовавшимъ въ этой мѣстности отрядомъ генерала Мищенко. Но почти въ то же время пришлось открыть новую этапную линію, протяженіемъ тоже въ одинъ переходъ, отъ Ташичао къ Танчи для связи съ выдвинутымъ къ этому пункту 4-мъ Сиб. корпусомъ.

Открытіе военныхъ дорогъ въ предвидѣніи отступленія.

(Карт. прил. № 38).

При выдвиженіи отряда къ Беньсиху, въ серединѣ іюля 1904 г., явилась необходимость въ устройствѣ военной дороги къ этому пункту отъ ближайшей желѣзнодорожной станціи [525]. Таковою оказалась станція Янтай, и 25 іюля между Янтаемъ и Беньсиху было открыто

три промежуточныхъ этапа съ пропускной силой на 200 чел. въ сутки. Не успѣла окончательно устроиться новая линія, какъ отъ Командующаго арміей послѣдовало приказаніе оборудовать для расположеннаго въ Беньсиху отряда военную дорогу непосредственно къ Мукдену [526]. Въ началѣ августа были на ней открыты этапы и одновременно съ этимъ была закрыта первая линія отъ ст. Янтай.

Одновременно съ указаніемъ о подготовкѣ на случай надобности пути отступленія отряда изъ Беньсиху къ Мукдену Командующій арміей 22 іюля, въ предвидѣніи отхода войскъ южной группы, расположенной у Айсандзяна, подъ натискомъ противника къ Ляояну, приказалъ начальнику военныхъ сообщеній экстренно устроить между этими двумя пунктами три военныхъ дороги и быть готовымъ къ быстрому открытію, въ случаѣ надобности, шести военныхъ дорогъ отъ Ляояна на сѣверъ [527].

24 іюля началось оборудованіе этаповъ между Ляояномъ и Айсандзяномъ, и черезъ четыре дня военныя дороги были открыты ([528]).

Что же касается военныхъ дорогъ къ сѣверу отъ Ляояна, то въ началѣ августа были произведены лишь предварительныя рекогносцировки для выбора удобнѣйшихъ направленій; 17 числа былъ окончательно разработанъ проектъ осуществленія этой мѣры [529], но въ это время по всему фронту Маньчжурской арміи уже гремѣло Ляоянское сраженіе, рѣшительный моментъ былъ настолько близокъ, что думать объ устройствѣ военныхъ дорогъ было уже поздно. Въ случаѣ благопріятнаго исхода сраженія, увѣренность въ чемъ была очень сильна, этапныя линіи становились лишними, въ случаѣ неудачи—устройство ихъ одновременно съ отступленіемъ арміи наврядъ ли могло принести какую-либо пользу.

Военная дорога Мукденъ—Синминтинъ.

Кромѣ приведенныхъ распоряженій, въ концѣ іюля послѣдовало еще приказаніе объ устройствѣ военной дороги между Мукденомъ и Синминтиномъ. Поводомъ къ учрежденію этой линіи въ сущности послужило предположеніе Намѣстника воспользоваться содѣйствіемъ почты, перевозимой по Сѣверной Китайской дорогѣ, для сношеній съ нашимъ посланникомъ въ Пекинѣ, такъ какъ небольшой наблюдательный отрядъ, расположенный противъ Синминтина, въ постоянномъ сообщеніи съ Мукденомъ не нуждался. 29 іюля Командующій арміей приказалъ [530] устроить на Синминтинской дорогѣ два остановочныхъ пункта (этапа) для довольствія курьеровъ, сопровождающаго ихъ конвоя и почтовыхъ подставъ. Недостатокъ личнаго состава, израсходованнаго въ это время на военныя дороги между Ляояномъ и Айсандзяномъ, задержалъ устройство новой линіи, и этапы ея были открыты лишь къ 10 августа [531].

Общіе размѣры Ляоянской сѣти военныхъ дорогъ.

Эта линія была послѣднею изъ Ляоянской сѣти военныхъ дорогъ. За Ляоянскій періодъ кампаніи было устроено всего около 750 верстъ военныхъ дорогъ, на которыхъ разновременно было открыто 46 этаповъ. Максимальное количество одновременно дѣйствующихъ этаповъ доходило до 24 (въ началѣ августа 1904 г.).

Основнымъ недостаткомъ Ляоянской сѣти военныхъ дорогъ была малая глубина ея.

Бо́льшая часть этапныхъ линій расходились по радіусамъ изъ Ляояна, служившаго передовой базой дѣйствующей арміи. Опираясь на эти линіи, наши войска концентрически отходили къ Ляояну.

На случай дальнѣйшаго отступленія на сѣверъ существовали лишь двѣ этапныхъ линіи: 1) почти бездѣйствовавшая вдоль желѣзной дороги и 2) слабо развитая, разсчитанная на небольшой отрядъ—линія отъ Беньсиху къ Мукдену. Усиленіе тыловыхъ дорогъ, намѣченное Командующимъ арміей въ концѣ іюля въ видѣ подготовительныхъ мѣропріятій, не было осуществлено, и большей части арміи при отступленіи къ Мукдену пришлось двигаться внѣ военныхъ дорогъ.

Этапная линія по водному пути въ раіонѣ тыла.

(*Карт. прил. № 37*).

Въ теченіе этого же періода кампаніи въ раіонѣ тыла вскорѣ послѣ начала навигаціи по рѣкамъ Амурскаго бассейна 17 мая 1904 г. была открыта проектированная еще въ мирное время *) водная этапная линія отъ Стрѣтенска къ Харбину, при чемъ этапы были учреждены въ Стрѣтенскѣ, Покровкѣ, Благовѣщенскѣ, Лахасусу и Саньсинѣ.

Вслѣдствіе того, что эксплоатація водныхъ путей на дѣлѣ достигла гораздо меньшихъ размѣровъ, чѣмъ было предположено **), на открытую этапную линію выпала незначительная работа (532) по снабженію продовольствіемъ тѣхъ рѣдкихъ эшелоновъ, которые слѣдовали изъ Забайкалья воднымъ путемъ. Тѣмъ не менѣе упраздненіе этой линіи было рискованно въ виду того значенія, которое она пріобрѣтала въ случаѣ перерыва движенія на западномъ отдѣленіи Китайской дороги и смежномъ съ ней участкѣ Забайкальской отъ ст. Карымской до ст. Маньчжурія. Въ навигацію 1905 г. функціи ея свелись къ обслуживанію нуждъ пароходовъ, зафрахтованныхъ военнымъ вѣдомствомъ. Не была упразднена эта линія и на зимній періодъ 1904—1905 г., при чемъ мѣра эта была вызвана необходимостью охраны гужевого движенія по льду Шилки и Амура между Стрѣтенскомъ и Благовѣщенскомъ и телеграфной линіи вдоль р. Сунгари (533).

---

*) См. стр. 274.

**) См. наст. томъ, ч. II, гл. XII, „Водные пути“.

Военныя дороги Мукденскаго періода кампаніи.

Открытіе военныхъ дорогъ послѣ отступленія къ Мукдену.

(*Карт. прил. № 39*).

Неудачный исходъ Ляоянскаго сраженія и невзгоды, испытанныя арміей въ отношеніи продовольствія во время отступленія, заставили Штабъ арміи тотчасъ послѣ сосредоточеніи ея у Мукдена озаботиться устройствомъ военныхъ дорогъ къ Тѣлину. 27 августа Командующимъ арміей былъ утвержденъ проектъ устройства трехъ этапныхъ линій отъ фронта арміи къ Тѣлину (534): 1) вдоль полотна желѣзной дороги между Тѣлиномъ и Мукденомъ, 2) по большой Мандаринской дорогѣ между тѣми же пунктами и 3) по обыкновенной дорогѣ между Тѣлиномъ и Фушуномъ. Отъ послѣдней линіи отдѣлялись вѣтви на востокъ—къ Синцзинтину, для связи съ крайнимъ лѣвофланговымъ отрядомъ, расположеннымъ въ раіонѣ этого пункта, и на югъ—къ Фаншинскому и Далинскому переваламъ, для связи съ занимавшими эти перевалы войсками. Оборудованіе этаповъ началось немедленно, и въ первыхъ числахъ сентября проектированныя военныя дороги, за исключеніемъ вѣтви къ Синцзинтину, были открыты. Учрежденіе послѣдней затянулось до конца 1904 г., когда въ этомъ направленіи были двинуты значительныя силы. Пропускная вмѣстимость этаповъ была опредѣлена въ 600 чел. въ сутки.

Предположенія объ устройствѣ военныхъ дорогъ при наступленіи въ сентябрѣ 1904 г.

Во время сентябрьскаго наступленія Маньчжурской арміи вслѣдъ за наступающими колоннами предполагалось открыть 8 военныхъ дорогъ, начальными этапами которыхъ должны были служить Мукденъ, Фушунъ и разъѣзды строившейся между этими двумя пунктами Фушунской желѣзнодорожной вѣтви (535). Наступленіе завершилось нерѣшительнымъ сраженіемъ на р. Шахэ, и армія остановилась на позиціяхъ въ разстояніи двухъ-трехъ переходовъ отъ Мукдена. Изъ восьми проектированныхъ военныхъ дорогъ (536) было открыто только 4; да и на нихъ всего лишь по одному, по два этапа (537).

Развитіе Мукденской сѣти военныхъ дорогъ.

Открытыя военныя дороги послужили основаніемъ Мукденской сѣти, обслуживавшей армію во время расположенія ея на позиціяхъ праваго берега р. Шахэ. Бо́льшая часть арміи базировалась на Мукденскій этапъ; войска восточной группы—на Фушунскій этапъ, при чемъ съ доведеніемъ желѣзнодорожной вѣтви до Фушуна центръ тяжести воинскаго движенія перешелъ на желѣзную дорогу, и военная дорога Тѣлинъ—Фушунъ сохранила значеніе лишь вспомогательной коммуникаціонной линіи.

Дальнѣйшее развитіе сѣти заключалось въ устройствѣ военной

дороги къ правому флангу, на которомъ расположилась II Маньчжурская армія, и въ соединеніи этапной линіей Мукдена съ Фушуномъ. Но въ то же время была признана излишней военная дорога между Мукденомъ и Тѣлиномъ вдоль большой Мандаринской дороги.

Первоначально пропускная сила этаповъ была разсчитана на 600 чел. въ сутки, затѣмъ, въ концѣ ноября 1904 г., тѣ изъ этаповъ, по которымъ происходило движеніе маршевыхъ командъ укомплектованій, были развиты для пропуска до 2.000 чел. въ сутки.

Вторичное предположеніе объ устройствѣ этапной линіи отъ Харбина въ раіонъ сосредоточенія.

Въ концѣ 1904 г., какъ было уже упомянуто выше, вновь былъ возбужденъ вопросъ объ устройствѣ сплошной этапной линіи между Харбиномъ и Мукденомъ вдоль желѣзной дороги. Поводомъ ко вторичному предложенію хотя не отвергнутой, но оставленной безъ исполненія мѣры въ данномъ случаѣ послужило стремленіе облегчить работу южнаго отдѣленія Китайской желѣзной дороги созданіемъ параллельно ей грунтоваго тракта, по которому могли бы двигаться формируемые въ тылу и подвозимые изъ Россіи всякаго рода транспорты, табуны лошадей, гурты убойнаго скота и прочіе громоздкіе для желѣзнодорожной перевозки грузы. Стремленіе же это, въ свою очередь, обусловливалось сомнѣніемъ въ томъ, въ состояніи ли будетъ однопутная линія южнаго отдѣленія удовлетворить требованіямъ трехъ Маньчжурскихъ армій по сосредоточеніи всѣхъ назначенныхъ въ ихъ составъ войсковыхъ частей. Починъ былъ сдѣланъ начальникомъ военно-окружныхъ управленій, который 15 октября представилъ Командующему арміей свои соображенія объ открытіи военной дороги въ предѣлахъ тылового раіона отъ Харбина до Куанченцзы на одной изъ трехъ грунтовыхъ дорогъ, разработанныхъ въ прилегающей къ желѣзнодорожному полотну полосѣ. На означенномъ участкѣ предполагалось открыть 15 этаповъ и оборудовать ихъ для пропуска 1.000 чел. и 300 лош. въ сутки [(538)].

Предложенная мѣра, повидимому, не встрѣтила особаго сочувствія въ Полевомъ Штабѣ, такъ какъ хотя она и была признана желательной, но докладъ объ этомъ былъ представленъ Главнокомандующему только 12 ноября [(539)]. Согласно доклада проектированная военная дорога должна была продолжаться въ раіонѣ сосредоточенія, гдѣ, кромѣ существовавшихъ, нужно было открыть еще 9 новыхъ этаповъ. Въ заключеніе признавалось достаточнымъ оборудованіе этаповъ для пропуска не болѣе 300 чел. и 600 лош. въ сутки. Главнокомандующій утвердилъ предположеніе Полевого Штаба и генералу Надарову было предложено разработать окончательный проектъ оборудованія

дороги и составить смѣту расходовъ. Въ дальнѣйшемъ особой поспѣшности въ осуществленіи проекта проявлено не было, и вплоть до Мукденскаго сраженія дѣло не вышло изъ области смѣтъ и докладовъ.

Во всякомъ случаѣ, судя по урѣзкѣ Полевымъ Штабомъ первоначальнаго проекта начальника военно-окружныхъ управленій, проектированная военная дорога не предназначалась для обслуживанія арміи въ случаѣ ея отступленія на сѣверъ, и такимъ образомъ къ концу 1904 г. Мукденская сѣть военныхъ дорогъ пріобрѣла совершенно такой же видъ, какой имѣла Ляоянская въ августѣ мѣсяцѣ. Точно также бо̀льшая часть этапныхъ линій расходилась отъ Мукдена, какъ отъ центра. Точно также отъ фронта арміи на 3—4 перехода въ тылъ вели только двѣ, да и то почти бездѣйствовавшія, военныя дороги: одна—вдоль желѣзнодорожнаго полотна, другая—отъ Фушуна къ Тѣлину. Точно также, повидимому, взоры всѣхъ были обращены впередъ и возможность отступленія представлялась мало вѣроятной.

Предположенія объ устройствѣ военныхъ дорогъ во время подготовки къ наступленію зимою 1904—1905 г.

(Карт. прил. № 39).

Во время подготовки къ зимнему наступленію были разработаны соображенія и объ устройствѣ военныхъ дорогъ до р. Тайцзыхэ. Всего предполагалось открыть семь военныхъ дорогъ, изъ нихъ три—для правой группы войскъ, двѣ—для центральной и двѣ—для лѣвой ([540]). Пропускная вмѣстимость этаповъ была намѣчена отъ 1.000 до 2.000 чел. въ сутки.

Первая попытка къ наступленію, какъ извѣстно, завершилась боемъ у Сандепу, вторая была предупреждена японцами. При первой попыткѣ въ раіонѣ II арміи было открыто 3 новыхъ этапа, но не въ тѣхъ пунктахъ, которые были намѣчены упомянутыми соображеніями, а два изъ нихъ на вновь построенной желѣзнодорожной вѣтви широкой колеи, третій же—въ тылу крайняго правофлангового отряда ([541]).

Этапы для размѣщенія запасныхъ.

(Карт. прил. № 39).

Чтобы закончить обзоръ Мукденской этапной сѣти, слѣдуетъ упомянуть еще объ этапахъ, не лежавшихъ на военныхъ дорогахъ и имѣвшихъ спеціальное назначеніе. Рѣчь идетъ объ этапахъ, подготовленныхъ для размѣщенія въ ближнемъ тылу ожидавшагося излишка укомплектованій запасныхъ. Первоначальныя предположенія намѣчали обширныя работы. 19 ноября Главнокомандующій приказалъ подготовить помѣщеніе для 40.000 чел. запасныхъ, при чемъ на 30.000 чел.—въ тыловомъ раіонѣ и на 10.000 чел.—въ раіонѣ

сосредоточенія между Тѣлиномъ и Мукденомъ (542). Недѣлю спустя, 27 ноября, Главнокомандующимъ было приказано (543) вмѣстимость раіона сосредоточенія увеличить до 25.000 чел., при чемъ на 10.000 чел. подготовить помѣщенія въ Тѣлинѣ и его окрестностяхъ, на 10.000 чел.—вдоль желѣзной дороги между Тѣлиномъ и Мукденомъ и на 5.000 чел.—на станціи Хушитай и разъѣздѣ № 97 (у Мукдена). Въ дѣйствительности излишка запасныхъ не оказалось, и подготовительныя мѣры для ихъ размѣщенія ограничились учрежденіемъ четырехъ этаповъ (544), вмѣстимостью на 1.000 чел. каждый, и устройствомъ землянокъ на ст. Хушитай и разъѣздѣ № 97.

Общіе размѣры Мукденской сѣти военныхъ дорогъ.

За время расположенія арміи подъ Мукденомъ было устроено всего около 500 верстъ военныхъ дорогъ и на нихъ разновременно открыто 35 этаповъ. Число одновременно дѣйствующихъ этаповъ доходило до 33 (въ февралѣ 1905 г.).

Во время Мукденскаго сраженія неглубокая сѣть военныхъ дорогъ была утрачена полностью. При отступленіи къ Тѣлину только I армія пользовалась устроенной военной дорогой Тѣлинъ—Фушунъ, II же и III арміи сбились частью къ желѣзной дорогѣ, частью къ большой Мандаринской, но ни та, ни другая дорога, какъ было уже описано въ своемъ мѣстѣ *), не были подготовлены для движенія по нимъ большихъ силъ. Начиная же отъ Тѣлина, всѣ три арміи оказались почти въ одинаковыхъ условіяхъ движенія внѣ военныхъ дорогъ. Слабыя попытки II арміи открывать послѣдовательно этапы на путяхъ отступленія, конечно, не могли замѣнить собою заблаговременнаго устройства военной дороги. Означенные этапы отчасти объединяли лишь транспортную и интендантскую части, служа пунктами сбора продовольственныхъ запасовъ, подвозимыхъ на пути отступленія изъ ближайшихъ магазиновъ, расположенныхъ на желѣзной дорогѣ, но и только; наблюдать же за порядкомъ движенія по дорогѣ, за состояніемъ ея полотна, мостовъ и переправъ личный составъ этихъ этаповъ не имѣлъ никакой возможности.

Военныя дороги Сыпингайскаго періода кампаніи.

Сыпингайская сѣть военныхъ дорогъ.

(*Карт. прил. № 40*).

Если первый опытъ отступленія безъ военныхъ дорогъ послѣ Ляоянскаго сраженія на протяженіи всего лишь 2—3 переходовъ обошелся арміи сравнительно дешево, вслѣдствіе чего вскорѣ, повидимому, былъ забытъ, то второе от-

*) См. томъ V, гл. „Организація ближняго тыла во время Мукденскаго сраженія“.

ступленіе въ такой же обстановкѣ на протяженіи свыше 5 переходовъ произвело столь неизгладимое впечатлѣніе, что по остановкѣ арміи на Сыпингайскихъ позиціяхъ ближній тылъ ея тотчасъ же покрылся густою сѣтью военныхъ дорогъ вплоть до линіи р. Сунгари, на глубину около 10 переходовъ. Кромѣ того, все было подготовлено къ тому, чтобы продолжить эту сѣть до Харбина — главной базы театра войны.

Особенность Сыпингайской сѣти заключалась въ томъ, что военныя дороги ея имѣли двоякое назначеніе: во-первыхъ, онѣ связывали фронтъ арміи съ головными желѣзнодорожными станціями; во-вторыхъ, онѣ должны были служить путями отступленія арміи на случай неблагопріятнаго исхода сраженія съ противникомъ. Вслѣдствіе этого дороги шли въ двухъ направленіяхъ: дороги, исполнявшія первое назначеніе, пролегали по кратчайшимъ направленіямъ, бо̀льшею частью параллельно фронту арміи или подъ угломъ къ нему; исполнявшія второе назначеніе—отходили отъ него въ перпендикулярномъ направленіи. Соотвѣтственно назначенію оборудованіе этаповъ было различно: расположенные на соединительныхъ дорогахъ были приспособлены для движенія командъ пополненій, партій больныхъ и раненыхъ, обозовъ и транспортовъ; открытые на тыловыхъ путяхъ были приспособлены для складовъ всякаго рода запасовъ, а личный составъ ихъ имѣлъ главнымъ назначеніемъ поддержаніе пути въ исправности и несъ полицейскія обязанности въ тылу арміи.

Какъ изображено на прилагаемой схемѣ (карт. прил. № 40), отъ фронта арміи на сѣверъ вели 11 параллельныхъ военныхъ дорогъ, изъ нихъ 4 пролегали по раіону I арміи, 4 — по раіону II, 2 — по раіону III и одна, состоявшая въ вѣдѣніи центральныхъ органовъ при Главнокомандующемъ, шла вдоль полотна желѣзной дороги. Учрежденіе этаповъ началось съ южныхъ участковъ по мѣрѣ надобности, при чемъ многіе изъ сѣверныхъ этаповъ, вслѣдствіе недостатка въ личномъ составѣ, не были открыты до конца кампаніи.

Общіе размѣры Сыпингайской сѣти военныхъ дорогъ.

За время расположенія арміи на Сыпингайскихъ позиціяхъ въ подвѣдомственномъ полевымъ управленіямъ раіонѣ было устроено около 2.200 вер. военныхъ дорогъ и на нихъ разновременно открыто 72 этапа. Число одновременно дѣйствующихъ этаповъ доходило до 70 (въ іюлѣ 1905 г.).

Продолженіе Сыпингайской сѣти военныхъ дорогъ въ тыловомъ раіонѣ.

(*Карт. прил. № 41*).

На сѣверѣ Сыпингайская сѣть военныхъ дорогъ упиралась въ р. Сунгари на участкѣ ея отъ Гирина до Бодунэ. Продолженіемъ ея въ тыловомъ раіонѣ служили: этапная линія вдоль желѣзнодорож-

наго полотна отъ Таолайчжоу до Харбина, которая къ іюню 1905 г. была открыта на всемъ протяженіи, благодаря чему, наконецъ, былъ осуществленъ проектъ соединенія Харбина сплошной этапной линіей съ раіономъ сосредоточенія арміи; затѣмъ—подготовленныя къ открытію линіи: 1) Бодунэ—Цицикаръ, 2) Гиринъ—Ажехэ—Харбинъ и 3) Гиринъ—Нингута—Хайлинъ.

На случай дальнѣйшаго отступленія арміи отъ Харбина предполагалось открыть еще двѣ этапныхъ линіи: одну—вдоль западнаго отдѣленія Кит. Вост. жел. дор. до ст. Маньчжурія, другую—параллельно ей отъ Харбина черезъ Хуланченъ къ Цицикару.

Къ открытію пяти намѣченныхъ военныхъ дорогъ указано было приступить лишь по особому на то приказанію [545]. Основаніемъ этому распоряженію служило то обстоятельство, что тыловой раіонъ былъ удаленъ отъ боевыхъ линій болѣе чѣмъ на 200 верстъ, и на прохожденіе этой зоны непріятелю, даже при безостановочномъ наступленіи, потребовалось бы около $1^1/_2$ мѣсяцевъ *), а этотъ срокъ былъ вполнѣ достаточенъ для оборудованія этаповъ, тѣмъ болѣе, что, благодаря теплому времени года, не требовалось сложныхъ работъ по приспособленію мѣстныхъ построекъ для этапныхъ помѣщеній.

Личный составъ этаповъ.

Главнымъ препятствіемъ нормальному отправленію этапной службы и устройству военныхъ дорогъ во всѣхъ нужныхъ направленіяхъ былъ постоянный недостатокъ въ личномъ составѣ. Вслѣдствіе этого падаетъ сама собою бо̀льшая часть обвиненій тыловыхъ органовъ въ недостаточно полной подготовкѣ территорій тыла къ боевымъ дѣйствіямъ путемъ устройства густой и организованной сѣти военныхъ дорогъ.

Выше былъ уже приведенъ въ общихъ цифрахъ расчетъ личнаго состава, необходимаго для обслуживанія промежуточнаго этапа, при чемъ размѣръ его былъ опредѣленъ одной ротой **). Практика кампаніи позволила уточнить эти цифры и опредѣлить различные размѣры для этаповъ разной силы. Начальникъ этаповъ Маньчжурской арміи въ концѣ сентября 1904 г. ходатайствовалъ о сформированіи для этаповъ постоянныхъ командъ изъ запасныхъ или ратниковъ Государственнаго ополченія численностью по 100 чел. каждая [546]. Согласно данныхъ, собранныхъ полевымъ управленіемъ I арміи къ концу кампаніи, численность этапныхъ командъ опредѣлялась для этаповъ 1-го разряда — въ 250 чел., 2-го разряда — въ 150 чел. и 3-го разряда—въ 90 чел. ([547]), или, переводя это на ротную организацію, сила этапныхъ командъ опредѣлялась въ 4, 3 и 2 взвода.

*) Считая успѣшность наступленія не болѣе 5 верстъ въ сутки.

**) См. стр. 275.

Нарядъ полевыхъ войскъ на этапную службу.

Согласно этого расчета для обслуживанія первой военной дороги, открытой въ раіонѣ военныхъ дѣйствій между Ляояномъ и Шахецзы, съ 10 этапами, изъ которыхъ одинъ былъ перваго разряда *), два — второго **) и семь — третьяго, требовалось 24 взвода, т. е. 6 ротъ. Между тѣмъ, спеціально назначенныхъ для этапной службы войскъ не было, составъ же арміи въ то время былъ такъ еще малъ, что выдѣленіе каждой роты для тыловой службы сопровождалось чувствительнымъ ослабленіемъ боевыхъ линій. Поэтому для обслуживанія первыхъ четырехъ этаповъ, включая и Ляоянъ, была назначена одна рота 3-го В.-С. стр. полка, на прочіе же—рота 10-го В.-С. стр. полка, всего двѣ роты; слѣдовательно, втрое меньше, чѣмъ требовалось въ дѣйствительности.

Помимо скудости наряда, неудобство командированія строевыхъ частей на тыловую службу заключалось въ томъ, что въ зависимости отъ передвиженія войскъ на театрѣ военныхъ дѣйствій происходила частая смѣна командированныхъ частей. Не успѣвалъ личный составъ командированной части освоиться съ особенностями этапной службы, а строевой офицеръ ознакомиться съ разносторонними обязанностями этапнаго коменданта или его помощника, какъ производилась смѣна, и новый составъ долженъ былъ начинать все сызнова. На военной лорогѣ Ляоянъ—Шахецзы рота 3-го В.-С. стр. полка въ началѣ марта была смѣнена ротой 22-го В.-С. стр. полка. При открытіи военной дороги Хайченъ—Дагушань для обслуживанія ея былъ назначенъ баталіонъ 20-го В.-С. стр. полка, при чемъ командиръ баталіона былъ назначенъ начальникомъ этапнаго участка, образованнаго этой линіей (548). Затѣмъ не прошло и трехъ недѣль, какъ послѣдовало приказаніе Командующаго арміей баталіонъ 20-го В.-С. стр. полка вернуть въ составъ 5-й В.-С. стр. дивизіи, а этапную линію занять частями 21-го В.-С. стр. полка, выдвинутаго къ Дагушаню (549). Небольшой составъ Дагушаньскаго отряда позволилъ выдѣлить на этапную службу всего лишь одну роту, которая должна была обслуживать восемь этаповъ. Конечно, это было только подобіе этапной службы, и такъ называемые этапы въ сущности представляли изъ себя не что иное, какъ рѣдкую цѣпь заставъ, служившихъ опорными пунктами для продовольственныхъ транспортовъ и летучей почты.

Точно такой же характеръ имѣло обслуживаніе военной дороги Ляоянъ—Саймацзы, на которую была назначена всего одна рота 23-го В.-С. стр. полка (550).

---

*) Ляоянъ.

**) Фынхуанченъ и Шахецзы.

Такое положеніе, конечно, долго тянуться не могло. Съ личнымъ составомъ, втрое и вчетверо меньшимъ надлежащаго размѣра, этапы не въ состояніи были удовлетворять даже самымъ скромнымъ требованіямъ, которыя могли быть предъявлены военнымъ дорогамъ. И вотъ началось постепенное впитываніе этапами посторонняго элемента при всякомъ удобномъ случаѣ. По свѣдѣніямъ о состояніи этаповъ, въ началѣ мая на трехъ этапахъ военной дороги Ляоянъ—Ланшангуань, кромѣ роты 22-го В.-С. стр. полка, было уже 120 чел. запасныхъ ([551]), между тѣмъ въ то же время не была пополнена убыль въ частяхъ Восточнаго отряда послѣ Тюренченскаго боя. Такимъ способомъ гарнизоны этаповъ были доведены до 70—80 чел. и явилась возможность наладить этапную службу.

Но этотъ источникъ запасныхъ самъ по себѣ, въ особенности въ началѣ кампаніи *), былъ очень скуденъ и поэтому при устройствѣ новыхъ военныхъ дорогъ постоянно приходилось прибѣгать къ нарядамъ на этапную службу строевыхъ частей. Въ концѣ іюля 1904 г. для обслуживанія линіи ст. Янтай—Беньсиху, а затѣмъ Мукденъ—Беньсиху было назначено двѣ роты 10-го пѣх. Новоингерманландскаго полка ([552]), въ августѣ, непосредственно передъ Ляоянскимъ сраженіемъ, онѣ были смѣнены тремя взводами 213-го пѣх. Оровайскаго полка. На линію Мукденъ — Синминтинъ въ августѣ 1904 г. была назначена одна рота 1-й Сиб. пѣх. дивизіи, въ октябрѣ, послѣ прибытія на театръ войны 61-й пѣх. дивизіи, она была смѣнена ротой названной дивизіи.

Какъ видно изъ изложеннаго, одновременный нарядъ строевыхъ частей для этапной службы въ Ляоянскій періодъ кампаніи не превышалъ двухъ баталіоновъ, но, располагая только этимъ личнымъ составомъ съ добавкою небольшого числа запасныхъ, полевое управленіе этаповъ тѣмъ не менѣе успѣшно обслуживало военныя дороги, благодаря тому, что по ходу военныхъ дѣйствій устраиваемыя военныя дороги постоянно сокращались, учрежденные этапы закрывались и освободившійся съ закрытыхъ этаповъ личный составъ переводился на новыя линіи.

Формированіе этапныхъ войскъ.

Во время отступленія Маньчжурской арміи къ Мукдену бо́льшая часть бывшихъ на этапахъ войскъ присоединилась къ своимъ частямъ и поэтому тотчасъ послѣ остановки на Мукденскихъ позиціяхъ пришлось прибѣгнуть къ новому наряду. Въ концѣ августа для этой цѣли въ распоряженіе начальника этаповъ былъ переданъ баталіонъ 283-го пѣх. Бугульминскаго полка ([553]), благодаря чему яви-

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. II, „Комплектованіе арміи“.

лась возможность открыть первыя военныя дороги Мукденской сѣти. Дальнѣйшее развитіе сѣти требовало увеличенія наряда, между тѣмъ разсчитывать на удовлетвореніе этой просьбы тыловые органы не могли, судя по тому, съ какою настойчивостью строевое начальство оберегало неприкосновенность своихъ частей. Вслѣдствіе этого въ концѣ сентября 1904 г. начальникомъ этаповъ было возбуждено уже упомянутое выше ходатайство *) о назначеніи на этапы запасныхъ изъ ожидавшихся маршевыхъ командъ или ратниковъ Государственнаго ополченія. Затѣмъ 23 октября Главнокомандующимъ была получена телеграмма Военнаго Министра (554), сообщавшаго на его заключеніе цѣлый рядъ ходатайствъ Командующаго II Маньчжурской арміей, въ числѣ которыхъ было ходатайство г.-ад. Гриппенберга о назначеніи въ его распоряженіе личнаго состава на 36 этаповъ, общимъ числомъ 5.124 чел. Наконецъ, даже поверхностное знакомство со службой этаповъ указывало на необходимость формированія особыхъ этапныхъ войскъ, такъ какъ обслуживаніе ихъ случайными командами, помимо разстройства этапной части, все равно шло въ ущербъ боевому составу арміи. Такъ, напримѣръ, для обслуживанія Мукденскаго этапа приходилось негласно пользоваться проходящими черезъ него партіями нижнихъ чиновъ, выписавшихся изъ тыловыхъ госпиталей. Благодаря этому, люди эти позже возвращались въ свои части, всѣмъ это было извѣстно, но приходилось смотрѣть на это сквозь пальцы, такъ какъ другого выхода не было.

Въ виду этого, въ началѣ ноября 1904 г., передъ прибытіемъ въ армію первой большой партіи запасныхъ (около 80.000 чел.), Главнокомандующій приказалъ сформировать изъ числа этихъ запасныхъ 4 маршевыхъ баталіона, которые назначить для охраны тыла и этапной службы (555). Формированіе баталіоновъ началось немедленно, и къ 15 ноября были уже сформированы 2 баталіона, чѣмъ были удовлетворены самыя настоятельныя нужды; остальные 2 баталіона были сформированы къ 1 января 1905 г., и съ этого времени обслуживаніе Мукденской сѣти военныхъ дорогъ было поставлено на прочную почву, и строевыя части были освобождены отъ нарядовъ на тыловую службу (556).

Къ этому же времени относится формированіе, тоже изъ запасныхъ, Мукденскаго отдѣльнаго баталіона, предназначеннаго для гарнизонной службы въ г. Мукденѣ, несеніе которой до сформированія этого баталіона (19 декабря 1904 г.) возлагалось поочередно на вновь прибывавшія въ составъ арміи части.

---

*) См. стр. 288.

Этапнымъ баталіонамъ была присвоена 4-ротная организація (по 250 чел. въ ротѣ), и они по-ротно, по-полуротно и по-взводно были разведены полностью по этапамъ. Мукденскій отдѣльный баталіонъ, въ соотвѣтствіи съ величиной ежедневнаго наряда, былъ сформированъ въ 5-ротномъ составѣ.

При распредѣленіи въ началѣ 1905 г. раіоновъ между тремя арміями *) были переданы въ ихъ вѣдѣніе и войска, обслуживавшія учрежденные въ этихъ раіонахъ этапы. Въ I армію было передано 7 этапныхъ ротъ, общей численностью около 1.850 чел., во II армію—2 взвода, численностью около 150 чел., въ III армію—тоже 2 взвода, численностью около 130 чел. ([557]), остальныя 8 ротъ остались въ вѣдѣніи этапнаго управленія Штаба Главнокомандующаго.

Во время подготовки II арміи къ наступленію, какъ уже было упомянуто выше, было открыто три новыхъ этапа; для снабженія ихъ личнымъ составомъ по приказанію Командующаго арміей было командировано 300 чел. слабосильныхъ изъ строевыхъ частей ([558]), что довело этапныя войска арміи до 450 чел.

Затѣмъ, въ послѣдніе дни Мукденскаго сраженія въ вѣдѣніе этапнаго управленія I арміи была передана военная дорога изъ Тѣлина къ Фушуну съ вѣтвью на Синцзинтинъ съ обслуживавшими ее двумя этапными ротами; это усилило этапныя войска I арміи еще на 450 чел. Въ распоряженіи этапнаго управленія Штаба Главнокомандующаго осталось 6 ротъ, численностью около 1.500 чел.

Приблизительно въ такомъ составѣ этапныя войска вмѣстѣ съ арміями отступили въ раіонъ, занятый при расположеніи на Сыпингайскихъ позиціяхъ. Болѣе обширная территорія тыла и болѣе основательная подготовка его во время Сыпингайскаго періода кампаніи заставили прибѣгнуть къ дальнѣйшему усиленію этапныхъ войскъ, но въ то же время громадный некомплектъ въ полевыхъ войскахъ арміи, образованный потерями въ Мукденскомъ сраженіи, въ связи съ развертываніемъ 2 и 3-баталіонныхъ стрѣлковыхъ полковъ въ 4-баталіонные поглотили всѣ прибывшія въ дѣйствующую армію укомплектованія, и для усиленія этапныхъ войскъ пришлось обратиться къ другому источнику. Этимъ источникомъ послужили слабосильные полевыхъ частей, которыя еще раньше неоднократно снабжали личнымъ составомъ армейскіе транспорты **).

6 ротъ, бывшія въ распоряженіи этапнаго управленія Штаба Главнокомандующаго, заняли оставшуюся въ вѣдѣніи этого управленія этапную линію вдоль полотна желѣзной дороги съ четырьмя

---

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. I, „Административное устройство тыла“.

**) См. наст. томъ, ч. II, гл. XV, „Служба транспортовъ“.

этапами ([559]), и дополнительнаго наряда для обслуживанія ея не требовалось.

Этапныя войска I арміи въ началѣ марта 1905 г. состояли изъ 2.300 чел., затѣмъ, по мѣрѣ развитія сѣти военныхъ дорогъ, пришлось прибѣгнуть къ постепенному усиленію ихъ командированіемъ слабосильныхъ изъ полевыхъ войскъ. Къ началу іюля было командировано свыше 1.300 чел., кромѣ того въ теченіе этого мѣсяца изъ того же контингента былъ сформированъ 5-ротный баталіонъ, численностью свыше 1.100 чел., спеціально предназначенный для охраны мостовъ, построенныхъ черезъ р. Сунгари. Включая этотъ баталіонъ, численность этапныхъ войскъ I арміи къ августу 1905 г. достигла цифры въ 4.700 чел., изъ которыхъ 3.600 чел. несли этапную службу на 33 этапахъ, дѣйствовавшихъ въ то время на военныхъ дорогахъ арміи, а 1.100 чел. охраняли мосты ([560]). Баталіонная и ротная организаціи были оставлены, и прибывавшіе на этапную службу люди зачислялись прямо въ этапныя команды.

Во II арміи по приходѣ ея на Сыпингайскія позиціи насчитывалось всего около 400 чел. этапныхъ войскъ. Поэтому для открытія уже первыхъ этаповъ до параллели р. Даляохэ пришлось прибѣгнуть къ командированію слабосильныхъ изъ полевыхъ войскъ.

Въ началѣ апрѣля численность этапныхъ войскъ была доведена до 700 чел., въ концѣ мая — до 1.100 чел. и, наконецъ, въ іюлѣ, когда потребовался большой нарядъ карауловъ къ построеннымъ въ тыловомъ раіонѣ мостамъ, — до 3.200 чел., изъ которыхъ около 300 чел., числясь въ этапныхъ командахъ, несли караульную службу на переправахъ, а 2.900 обслуживали 17 дѣйствовавшихъ этаповъ II арміи ([561]). Всѣ этапныя команды въ іюлѣ 1905 г. были сведены въ 3 этапныхъ баталіона 4-ротнаго состава.

Въ III арміи въ мартѣ 1905 г. было 130 чел. этапныхъ войскъ, къ концу мая численность ихъ возросла до 1.150 чел. и, съ разрѣшенія Командующаго арміей, они были сведены въ этапный баталіонъ 5-ротнаго состава. При дальнѣйшемъ усиленіи этапныхъ войскъ къ началу августа до 1.600 чел., они были переформированы въ 2 этапныхъ баталіона 4-ротнаго состава. Изъ этого числа около 200 чел. несли караульную службу на переправахъ, а около 1.400 чел. обслуживали 16 дѣйствовавшихъ этаповъ III арміи ([562]).

Такимъ образомъ, къ концу кампаніи на военныхъ дорогахъ въ раіонѣ дѣйствующей арміи состояло около 11.000 чел. этапныхъ войскъ, изъ которыхъ 9.400 чел. обслуживали 70 дѣйствовавшихъ этаповъ, что, въ среднемъ, составляло свыше 130 чел. на этапъ,

при максимальномъ размѣрѣ этапнаго гарнизона въ 850 чел. (этапъ Гунчжулинъ) (563) и минимальномъ—60 чел. (нѣкоторые изъ этаповъ I арміи).

Конныя части на этапной службѣ.

Кромѣ пѣшихъ командъ, на этапную службу привлекались и конныя части, назначаемыя главнымъ образомъ для военно-полицейской и ординарческой, рѣже конвойной, службы.

Въ самомъ началѣ кампаніи для этой надобности назначались конные охотники тѣхъ же полевыхъ частей, которыя командировались на этапную службу, въ числѣ 4—6 чел. на этапъ. Затѣмъ, вскорѣ послѣ прибытія въ составъ арміи Сибирской каз. дивизіи, въ іюнѣ 1904 г., въ распоряженіе начальника военныхъ сообщеній было передано по двѣ сотни отъ 4-го и 8-го Сибирскихъ каз. полковъ, которыя оставались на тыловой службѣ до декабря того же года, когда были смѣнены вновь прибывшими изъ Западной Сибири четырьмя сотнями 6-го и 9-го Сибирскихъ каз. полковъ, остальныя сотни которыхъ еще съ мая 1904 г. находились въ составѣ войскъ Приамурскаго военнаго округа (564). Послѣ отхода арміи къ Сыпингаю и по установленіи твердаго принципа неназначенія полевыхъ войскъ на тыловую службу, эти сотни были изъяты изъ вѣдѣнія тыловыхъ органовъ (565), и послѣднимъ пришлось прибѣгнуть къ формированію этапныхъ конныхъ частей. Въ каждой арміи въ теченіе апрѣля и мая 1905 г. было сформировано по конной этапной сотнѣ, численностью отъ 150 до 200 коней. Часть людей этихъ сотенъ была распредѣлена по этапамъ, по 3—12 чел., остальная оставалась въ резервѣ, въ распоряженіи этапнаго управленія, и назначалась для дѣйствій противъ появлявшихся въ тыловыхъ раіонахъ хунхузскихъ шаекъ.

Формированіе туземныхъ сотенъ въ раіонѣ тыла.

Для борьбы съ хунхузами въ раіонѣ тыла, гдѣ въ сторонѣ отъ полосы отчужденія, охраняемой пограничной стражей, мѣстное населеніе было совершенно беззащитно отъ ихъ разбоевъ, въ началѣ 1905 г. были сформированы конныя туземныя сотни подъ командою русскихъ офицеровъ и съ кадрами изъ русскихъ казаковъ (9—10 на сотню).

Поводъ къ принятію этой мѣры подали сами китайскія власти Хейлудзянской и Гиринской провинцій, когда онѣ въ концѣ 1904 г. возбудили ходатайство объ увеличеніи числа китайскихъ милиціонеровъ, которыхъ имъ было разрѣшено *) содержать для этой надобности.

---

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. VII, „Гражданское управленіе краемъ“.

Управленіе Китайской Восточной жел. дороги, ближе всего заинтересованное въ очищеніи прилегающей къ желѣзной дорогѣ мѣстности отъ разбойничьихъ шаекъ, высказалось за удовлетвореніе этого ходатайства.

Начальникъ Заамурскаго округа пограничной стражи высказался противъ предложенной мѣры, усматривая въ ней скрытое стремленіе китайскихъ властей увеличить число туземныхъ войскъ въ Маньчжуріи, и указалъ при этомъ, что войска ввѣреннаго ему округа могли бы успѣшно бороться съ хунхузами, не нуждаясь въ усиленіи, если бы только видѣли содѣйствіе въ этомъ со стороны китайскихъ властей.

Оба мнѣнія въ послѣднихъ числахъ декабря 1904 г. были представлены Главнокомандующему [566]. Штабъ Главнокомандующаго, докладывая ему свои соображенія по этому вопросу, присоединился къ мнѣнію управленія Кит. Вост. ж. д., имѣя въ виду главнымъ образомъ экономію русской вооруженной силы. Главнокомандующій, соглашаясь съ этими соображеніями, призналъ цѣлесообразнымъ формированіе туземныхъ сотенъ, но при обязательномъ условіи исключительнаго подчиненія ихъ русскимъ властямъ, а окончательное разрѣшеніе вопроса 2 января 1905 г. передалъ на усмотрѣніе главнаго начальника тыла. Послѣдній тотчасъ же приступилъ къ осуществленію проектированной мѣры, но тутъ же встрѣтилъ серьезное противодѣйствіе со стороны китайскихъ властей, указывавшихъ на нарушеніе въ данномъ случаѣ нейтралитета, на достаточное якобы количество китайскихъ войскъ для борьбы съ хунхузами (несмотря на то, что ими же было возбуждено ходатайство объ увеличеніи числа милиціонеровъ), на боязнь навлечь неудовольствіе Пекина за бездѣйствіе китайскихъ войскъ и, наконецъ, на опасеніе, что поступившіе къ намъ на службу китайцы, въ большинствѣ тѣ же хунхузы, выйдя изъ-подъ контроля мѣстной власти, будутъ чинить всяческія насилія.

Самое серьезное изъ этихъ возраженій, указывавшее на нарушеніе нейтралитета, разбивалось доводомъ, что туземныя сотни формировались не для военныхъ надобностей, а въ интересахъ мѣстнаго населенія. Тѣмъ не менѣе, только послѣ долгихъ препирательствъ удалось сломить упорство китайской администраціи, и 18 февраля 1905 г. формированіе началось.

Первоначально предполагалось сформировать только 3 сотни (по 100 чел. каждая) и размѣстить ихъ: одну—въ Хуланченскомъ раіонѣ, другую—въ Ажехэйскомъ и третью—къ югу отъ Харбина до р. Ялинхэ (карт. прил. № 41); но затѣмъ, когда началось формированіе этихъ сотенъ, оказалось необходимымъ добавить еще двѣ: одну—въ раіонъ г. Фулунчена и другую—въ раіонъ г. Херсумыня.

Формированіе пошло очень быстро: къ серединѣ марта было сформировано 4 сотни и только формированіе пятой сотни затянулось до начала іюня.

Милиціонеры вербовались по вольному найму съ платой: рядовымъ милиціонерамъ—по 15 руб. въ мѣсяцъ; младшимъ начальникамъ (два на сотню)—по 60 рублей и старшимъ (по одному на сотню)—по 100 рублей.

Въ теченіе марта выяснилась необходимость измѣнить дислокацію сотенъ и придвинуть ихъ къ границамъ Монголіи, откуда грозили набѣги хунхузовъ. По сформированіи сотни были расположены: 1-я—въ д. Падяцзы на Лялинхэ, 2-я—въ д. Падіаза на Нонни, 3-я—въ д. Хуайо, сѣвернѣе г. Фулунчена, 4-я—въ д. Учжанъ, 5-я должна была стать въ д. Утайчжанъ, къ сѣверо-западу отъ Харбина.

Въ маѣ послѣдовало вторичное измѣненіе дислокаціи: 1-я сотня была поставлена въ г. Синчжанъ на р. Нонни, 2-я—въ д. Ункъ, на полдорогѣ изъ Куанченцзы въ Фулунченъ, прочія же три сотни двинуты на востокъ—въ раіонъ Омосо-Одунченъ, гдѣ въ это время появились многочисленныя шайки хунхузовъ. Въ этихъ мѣстностяхъ сотни, за исключеніемъ пятой, пробыли до расформированія по прекращеніи военныхъ дѣйствій, пятая же сотня была расформирована въ концѣ іюня вслѣдствіе полнаго разложенія ея состава, заключавшаго въ себѣ исключительно бывшихъ хунхузовъ.

Судя по свѣдѣніямъ о дѣятельности туземныхъ сотенъ, пользы отъ нихъ мы не видѣли почти никакой, а въ то же время, несмотря на свое краткое существованіе, онѣ успѣли причинить намъ немало вреда, такъ какъ насилія и грабежи ихъ, чинимые надъ мирными жителями, естественно вооружили послѣднихъ противъ тѣхъ, подъ чьимъ флагомъ дѣйствовали эти разбойники; приглашеніе же на службу нѣкоторыхъ извѣстныхъ хунхузскихъ главарей вызвало даже протестъ со стороны Пекина. Основная цѣль формированія сотенъ — уничтоженіе хунхузовъ — была достигнута только отчасти, да и то косвеннымъ путемъ въ томъ отношеніи, что привлеченіемъ хунхузовъ на службу въ сотни удалось ослабить численный составъ шаекъ.

Причины неудачи предпринятой мѣры заключались въ недостаточномъ знакомствѣ русскихъ офицеровъ, командовавшихъ сотнями, съ основными чертами китайскаго національнаго характера, въ паденіи нашего престижа послѣ цѣлаго ряда тяжелыхъ военныхъ неудачъ и, наконецъ, отчасти въ страхѣ китайцевъ передъ побѣдителями-японцами, отчасти въ расположеніи къ нимъ, какъ одноплеменной расѣ съ родственной культурой.

Офицерскій составъ этапныхъ управленій, писаря и чиновники.

Немалыя затрудненія пришлось встрѣтить при замѣщеніи должностей въ этапныхъ управленіяхъ.

Вслѣдствіе отсутствія въ распоряженіи Штаба арміи чиновъ, спеціально предназначенныхъ для этапной службы, первоначальную потребность въ нихъ приходилось удовлетворять командированіемъ по мѣрѣ дѣйствительной надобности изъ полевыхъ частей арміи. Штабъ арміи на первыхъ порахъ, повидимому, былъ мало озабоченъ ненормальностью этого положенія, такъ какъ впервые вопросъ о потребномъ числѣ офицеровъ для занятія этапныхъ должностей былъ возбужденъ не Полевымъ Штабомъ, а Главнымъ Штабомъ 28 февраля 1904 г. (567). На этотъ запросъ Вр. Командующій арміей отвѣтилъ просьбою назначить личный составъ для 10 этаповъ 2-го разряда, 12 этаповъ 3-го разряда и, кромѣ того, 34 офицера въ резервъ. 20 апрѣля Главный Штабъ увѣдомилъ (568) о состоявшемся назначеніи для этапной службы 29 штабъ-офицеровъ, 36 оберъ-офицеровъ и 35 старшихъ писарей, при чемъ послѣдніе предназначались на должности дѣлопроизводителей этапныхъ комендантовъ. Эти лица начали прибывать въ армію въ концѣ мая 1904 г. Въ это время выяснилась необходимость спеціальнаго командированія для управленій этапныхъ комендантовъ писарей, такъ какъ таковыхъ трудно было набрать въ нужномъ количествѣ изъ того скуднаго источника запасныхъ, откуда, какъ было упомянуто выше, этапное управленіе вербовало себѣ личный составъ. Заявлено было требованіе на 105 писарей, о чемъ и было сообщено Главному Штабу, въ ожиданіи же прибытія ихъ изъ Европейской Россіи, распоряженіемъ Штаба арміи было вытребовано 30 писарей изъ запасныхъ баталіоновъ Намѣстничества (659).

Этими мѣрами удалось удовлетворить первую потребность. Къ началу августа, когда Ляоянская сѣть военныхъ дорогъ насчитывала 29 дѣйствующихъ этаповъ, составлявшихъ 5 этапныхъ участковъ, личный составъ этихъ учрежденій состоялъ изъ 1 генерала, 26 штабъ-офицеровъ и 42 оберъ-офицеровъ, при чемъ 24 штабъ-офицера и 38 оберъ-офицеровъ были назначены на эти должности Высочайшимъ приказомъ, а 1 генералъ, 2 штабъ-офицера и 4 оберъ-офицера были командированы изъ состава арміи. Въ резервѣ при управленіи этаповъ состояло тогда только 2 штабъ-офицера и 1 оберъ-офицеръ. При такомъ незначительномъ числѣ офицеровъ резерва предполагавшееся въ то время открытіе трехъ военныхъ дорогъ къ сѣверу отъ Ляояна съ 30 новыми этапами было неосуществимо даже при условіи, если бы этапы къ югу и востоку отъ Ляояна были закрыты раньше, чѣмъ были бы открыты новые.

Въ такомъ же положеніи оказалось бы полевое управленіе

этапами и въ случаѣ перехода арміи въ наступленіе. Съ находившимся въ распоряженіи начальника этаповъ личнымъ составомъ можно было бы открыть 2—3 новыхъ этапа, что обезпечивало бы движеніе арміи только на $1^1/_2$—2 перехода въ одномъ направленіи. Въ виду этого, начальникъ военныхъ сообщеній призналъ необходимымъ усилить резервъ офицеровъ при управленіи этаповъ еще 23 офицерами, о чемъ и было возбуждено ходатайство [(570)]. Цифра эта была опредѣлена въ томъ предположеніи, что этапы на линіяхъ къ югу и востоку отъ Ляояна будутъ закрыты раньше, чѣмъ потребуется открыть новыя военныя дороги къ сѣверу отъ него, а въ случаѣ наступленія — что на первое время потребуется устройство не болѣе шести этаповъ. До прибытія этихъ офицеровъ предполагалось командировать офицеровъ изъ полевыхъ войскъ или изъ числа офицеровъ резерва арміи.

Къ началу октября на должностяхъ этапныхъ комендантовъ и ихъ помощниковъ состояло 65 офицеровъ и ожидалось прибытіе еще 25. Несмотря на это, въ виду предстоявшаго развитія военныхъ дѣйствій и наступленія холоднаго времени года, требовавшаго болѣе частаго расположенія этаповъ, приведенная цифра была признана недостаточной, и, по докладу начальника военныхъ сообщеній, Командующій арміей разрѣшилъ прикомандировать къ управленію этаповъ офицеровъ полевыхъ войскъ изъ числа желающихъ и по состоянію здоровья мало пригодныхъ къ строевой службѣ [(571)]. Но и послѣ этого къ серединѣ ноября въ резервѣ офицеровъ управленія этаповъ числилось всего лишь 7 штабъ-офицеровъ и 5 оберъ-офицеровъ, изъ которыхъ на лицо было только 3 штабъ-офицера, остальные же были въ ожиданіи. Въ виду этого начальникъ военныхъ сообщеній торично возбудилъ ходатайство о командированіи Главнымъ Штабомъ для этапной службы еще 10 штабъ-офицеровъ и 20 оберъ-офицеровъ [(572)].

Затѣмъ въ декабрѣ 1904 г. во время формированія полевыхъ управленій трехъ Маньчжурскихъ армій, въ предвидѣніи расширенія дѣятельности тыловыхъ органовъ Главнокомандующій просилъ Военнаго Министра [(573)] о командированіи въ общую потребность всѣхъ армій еще 17 штабъ-офицеровъ, 14 оберъ-офицеровъ, 6 врачей, 17 медицинскихъ фельдшеровъ и 74 писарей. Эти требованія постепенно выполнялись командированіемъ изъ Россіи просимыхъ чиновъ и въ то же время контингентъ этапныхъ офицеровъ безпрерывно пополнялся офицерами полевыхъ войскъ изъ числа раненыхъ и малоспособныхъ къ строевой службѣ.

Въ началѣ января 1905 г., ко времени распредѣленія тыловыхъ раіоновъ между арміями и центральными органами при Главно-

командующемъ, въ резервѣ управленія этаповъ въ Штабѣ Главнокомандующаго числилось 32 офицера, изъ нихъ 12 были переданы въ I армію, 5—во II, 6—въ III, а 9 оставлены при названномъ управленіи.

Послѣ отхода арміи на Сыпингайскія позиціи и переформированія центральныхъ тыловыхъ органовъ *), личный составъ съ закрытыхъ этаповъ, бывшихъ въ вѣдѣніи этихъ органовъ, и часть оставшагося резерва были распредѣлены по арміямъ. Дальнѣйшее пополненіе некомплекта на этапныхъ должностяхъ производилось исключительно ранеными и больными офицерами.

Къ августу 1905 г. на военныхъ дорогахъ въ дѣйствующей арміи состояло 248 офицеровъ; изъ нихъ 15 офицеровъ состояли въ вѣдѣніи этапнаго отдѣла Штаба Главнокомандующаго, 144—въ I арміи ([574]), 55—во II и 34—въ II. Изъ общаго числа офицеровъ 149 (60%) были назначены на этапныя должности распоряженіемъ Главнаго Штаба, остальные 98 (40%) командированы изъ полевыхъ войскъ и офицерскаго резерва арміи.

Первыя партіи командированныхъ Главнымъ Штабомъ офицеровъ для замѣщенія этапныхъ должностей бо̀льшею частью состояли изъ лицъ, подготовленныхъ для этого рода службы и бывшихъ на особомъ учетѣ Главнаго Штаба. Среди нихъ были штабъ-офицеры, занимавшіе уже должности уѣздныхъ воинскихъ начальниковъ, и старшіе капитаны и ротмистры, выдержавшіе испытаніе на эту должность. Этотъ элементъ явился наиболѣе подходящимъ. Опытные штабъ-офицеры, знакомые съ веденіемъ хозяйства, обладали необходимымъ тактомъ въ сношеніяхъ съ войсковыми частями и офицерами и пользовались достаточнымъ авторитетомъ.

Къ сожалѣнію, этотъ источникъ вскорѣ истощился, и начали прибывать офицеры, вовсе не подготовленные къ этапной службѣ, нерѣдко принятые изъ запаса и даже изъ отставки. Притокъ штабъ-офицеровъ прекратился вовсе. На должности этапныхъ комендантовъ пришлось назначать капитановъ, а это сейчасъ же неблагопріятно отразилось на дѣятельности этаповъ. Оберъ-офицеры, хотя бы и капитаны, только въ рѣдкихъ случаяхъ пользовались достаточнымъ авторитетомъ, тѣмъ болѣе, что въ мѣстахъ расположенія этаповъ зачастую были расквартированы части, командиры которыхъ были старше комендантовъ. Это создавало ненормальную обстановку, такъ какъ, согласно положенія о полевомъ управленіи войскъ въ военное время, „въ подвѣдомственномъ ему раіонѣ этапа, комендантъ есть „мѣстный представитель военной власти и непосредственный началь-

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. I, „Административное устройство тыла“.

„никъ всѣхъ воинскихъ командъ и чиновъ, находящихся на этапѣ „для мѣстной, караульной, конвойной и военно-полицейской службы, „и всѣхъ строевыхъ частей, начальники коихъ не пользуются пра- „вами командира отдѣльной части“ (575).

Строевые офицеры, взятые изъ рядовъ арміи, представляли изъ себя элементъ крайне разнообразный. Были среди нихъ лица съ прекрасными служебными качествами, которыхъ только раны и физическіе недуги заставили покинуть службу въ строю, но были и такіе, нравственность которыхъ была болѣе чѣмъ сомнительна; командируя ихъ на этапы подъ предлогомъ неспособности ихъ къ строевой службѣ, войсковое начальство попросту, пользуясь удобнымъ случаемъ, избавлялось отъ негоднаго элемента. Во всякомъ случаѣ и тѣмъ, и другимъ приходилось нѣкоторое время осваиваться съ новой службой; между тѣмъ кипучая, лихорадочная дѣятельность тыла требовала готовыхъ работниковъ. Поэтому командированные изъ строя офицеры въ общемъ уступали назначеннымъ распоряженіемъ Главнаго Штаба въ началѣ кампаніи.

Слѣдующей категоріей по степени пригодности къ этапной службѣ были офицеры, принятые изъ запаса и отставки. Бо́льшею частью преклонный возрастъ, отсталость отъ военной службы, отсутствіе должной энергіи были обычными недостатками этихъ лицъ, дѣлавшими ихъ малополезными на этапныхъ должностяхъ, требующихъ людей, способныхъ разобраться въ сложной обстановкѣ и принять самостоятельное рѣшеніе.

Оборудованіе этаповъ.

Оборудованіе этаповъ жилыми помѣщеніями достигалось или соотвѣтственнымъ приспособленіемъ имѣвшихся строеній (какъ, напр., на станціяхъ жел. дороги) или наймомъ для этой цѣли подходящихъ китайскихъ фанзъ. Только въ рѣдкихъ случаяхъ, въ очень маленькихъ деревняхъ или при назначеніи этапа на очень большое число проходящихъ, приходилось прибѣгать къ постройкѣ нѣкоторыхъ помѣщеній, бо́льшею частью хозяйственныхъ, какъ-то: кузницъ, пекаренъ, бань. Дабы упорядочить дѣло найма фанзъ и избѣгнуть недоразумѣній между этапными комендантами и мѣстными жителями, приказомъ по арміи 26 февраля 1904 г. (576) былъ установленъ при пользованіи фанзами для нуждъ этаповъ обязательный расчетъ съ посуточной платой по 3 рубля въ сутки за этапъ.

На всѣхъ этапахъ находились слѣдующія помѣщенія (577): 1) помѣщеніе коменданта, 2) помѣщеніе офицеровъ и чиновъ этапа, 3) канцелярія, 4) кухня, 5) пекарня, 6) баня, 7) цейхгаузы и склады, 8) околотокъ, 9) помѣщеніе этапной команды, 10) отдѣльныя помѣщенія для пріѣзжающихъ генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ,

11) помѣщеніе пересыльныхъ командъ, 12) навѣсъ для этапныхъ лошадей и для лошадей проѣзжающихъ лицъ.

Оборудованіе этаповъ для размѣщенія этапныхъ командъ и проходящихъ въ первый періодъ кампаніи, предшествовавшій Ляоянскому сраженію, не встрѣчало особыхъ затрудненій, такъ какъ по причинѣ теплаго времени было несложно. Затѣмъ въ сентябрѣ 1904 г. начальникомъ воен. сообщ. арміи была предусмотрѣна необходимость заблаговременной подготовки этаповъ къ предстоявшей зимѣ. Эта подготовка должна была заключаться въ приспособленіи занятыхъ на этапахъ фанзъ къ жилью зимой и въ устройствѣ въ селеніяхъ землянокъ по типу, выработанному въ Маньчжуріи еще въ 1900—1901 г.г. при подавленіи боксерскихъ волненій. Въ это время Маньчжурская армія готовилась къ наступленію. Надо было ожидать нѣкотораго измѣненія въ стратегической обстановкѣ, поэтому рѣшено было начать зимнее оборудованіе съ этаповъ, расположенныхъ вдоль желѣзной дороги къ сѣверу отъ Мукдена, такъ какъ эти этапы не утрачивали своего значенія при самыхъ разнообразныхъ предположеніяхъ. Эта мѣра была утверждена Командующимъ арміей и тотчасъ же началось ея выполненіе [578].

Трудныя условія, въ которыхъ находился Мукденскій этапъ, какъ головной и пропускавшій большое количество проходящихъ командъ, укомплектованій и выписавшихся изъ лечебныхъ заведеній, потребовали особеннаго развитія его. Оборудованный вначалѣ, подобно Ляоянскому этапу, на 3.000 проходящихъ въ сутки, въ октябрѣ онъ былъ усиленъ землянками еще на 2.000. Такими же землянками были усилены этапы Санлинза, Тавагоуза и Тайпиньсянь, на которыхъ во время зимы 1904—1905 г.г. приходилось останавливаться на ночлегъ партіямъ запасныхъ, направлявшимся въ части I арміи.

Независимо отъ снабженія этаповъ продовольственными припасами изъ интендантскихъ магазиновъ на текущее довольствіе, на каждомъ этапѣ грунтовыхъ дорогъ было предписано [579] имѣть этапный продовольственный магазинъ въ размѣрѣ постояннаго 15-дневнаго расходнаго запаса продуктовъ (муки, крупы, сушеныхъ овощей, чая и сахара) и фуража, разсчитанныхъ по предполагаемому составу ежедневно проходящихъ командъ, эшелоновъ и транспортовъ.

На этапахъ желѣзнодорожной линіи установленъ былъ постоянный однодневный запасъ тѣхъ же продуктовъ на 6.000 чел. Кромѣ того, на всѣхъ этапахъ долженъ былъ содержаться двухдневный запасъ хлѣба и гуртовой скотъ на этапахъ грунтовыхъ дорогъ по 5 головъ, а на желѣзнодорожныхъ—по 10.

Неприкосновенный запасъ этаповъ состоялъ изъ сухарей, по 500 пудовъ на желѣзнодорожныхъ этапахъ и по 200 пуд.—на прочихъ.

При расходованіи поименованныхъ запасовъ, они немедленно пополнялись до указанной нормы по требованіямъ этапныхъ комендантовъ изъ ближайшихъ интендантскихъ продовольственныхъ магазиновъ. Въ случаѣ расположенія магазиновъ въ одномъ пунктѣ съ этапами, на послѣднихъ разрѣшено было содержать не 15-дневный. а лишь 3-дневный запасъ продовольствія и фуража.

Благодаря перечисленнымъ мѣрамъ, продовольственная часть этаповъ была обезпечена даже при самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ, и проходившія черезъ этапы части и команды всегда получали продовольственную дачу въ полномъ установленномъ размѣрѣ.

Въ іюнѣ 1904 г. Командующій арміей установилъ (580) отпускать на этапахъ довольствіе отдѣльно слѣдующимъ черезъ этапы чинамъ и ихъ лошадямъ съ уплатою денегъ по устанавливаемымъ періодически опредѣленнымъ цѣнамъ и вѣдомостямъ приварочныхъ и кормовыхъ окладовъ.

Каждый этапъ, расположенный на грунтовыхъ дорогахъ, вначалѣ былъ снабженъ перевозочными средствами въ количествѣ 4—5 арбъ. Эти арбы служили для перевозки по этапнымъ линіямъ и почты, и слѣдовавшихъ по дѣламъ службы офицеровъ. При короткихъ этапныхъ линіяхъ этими перевозочными средствами еще коекакъ можно было довольствоваться, такъ какъ почта и офицеры, если и запаздывали прибытіемъ къ мѣсту назначенія, то не болѣе какъ на 1—2 дня. Но, въ виду ожидавшагося съ развитіемъ военныхъ дѣйствій удлиненія этапныхъ линій, эти средства были принаны недостаточными, и въ іюнѣ 1904 г. начальникъ военныхъ сообщеній установилъ слѣдующую организацію перевозки почты и офицеровъ по этапнымъ линіямъ (581): 1) простая корреспонденція—ежедневно, вьючнымъ способомъ, 2) тяжелая, заказная и денежная почта—два раза въ недѣлю, на парныхъ подводахъ или запряженныхъ парою двуколкахъ и 3) офицеры, слѣдующіе по дѣламъ службы—ежедневно, на парныхъ подводахъ или запряженныхъ парою двуколкахъ.

Для медицинской помощи на каждомъ этапѣ имѣлся околотокъ на 10 кроватей, а на большихъ этапахъ—пріемные покои на 20—30 больныхъ. Фанзы, назначенныя для помѣщенія больныхъ, послѣ тщательной очистки, оклеивались внутри бумагой или китайскими обоями. На полъ и каны настилались цыновки. На цыновки клались сѣнники изъ синей китайской дрели, простыни, подушки и одѣяла. На каждаго больного имѣлось по двѣ пары постельнаго и носильнаго бѣлья. Къ лѣту 1905 г. на каждомъ этапѣ было по фельдшеру и запасъ медикаментовъ.

Медицинская помощь въ особенности была необходима при передвиженіи большихъ командъ пополненій и выписанныхъ изъ госпи-

талей. Люди послѣдней категоріи, зачастую не вполнѣ оправившіеся отъ ранъ и болѣзней, на первомъ же этапѣ давали большой процентъ отсталыхъ. Нерѣдко раны открывались, начиналась лихорадка и прибывшихъ людей приходилось отправлять вновь въ близлежащіе госпитали. Обычнымъ явленіемъ во всѣхъ командахъ были послѣдствія отъ дурной пригонки сапогъ. Послѣ перваго перехода ноги оказывались сильно потертыми, и для дальнѣйшаго похода приходилось ихъ обмывать и смазывать жиромъ [582].

Размѣры дѣятельности главныхъ головныхъ этаповъ.

Наибольшая работа по пропуску нештатныхъ командъ выпала на долю головныхъ желѣзнодорожныхъ этаповъ: Ляоянъ, Мукденъ и Гунчжулинъ, въ особенности на два послѣдніе, такъ какъ черезъ нихъ проходили массовыя укомплектованія, чего не пришлось испытать Ляоянскому этапу, принимавшему лишь небольшія партіи запасныхъ, да и то съ большими перерывами *).

Объемъ работы Мукденскаго этапа характеризуется, напримѣръ, слѣдующими данными за періодъ съ 5 ноября по 23 декабря 1904 г., когда въ армію прибывала первая большая партія запасныхъ и въ то же время подходили войска и возвращались изъ тыловыхъ госпиталей больные и раненые въ сраженіи на р. Шахэ [583]:

1) Маршевыхъ командъ нижнихъ чиновъ запаса	71.765	чел.
2) Пересыльныхъ командъ (большею частью выписанныхъ изъ госпиталей)	18.237	„
3) Штатныхъ частей и прочихъ командъ . .	34.429	„
Итого. . .	124.431	чел.

Наибольшее суточное прибытіе за указанный періодъ достигло 6.000 чел.

На Гунчжулинскомъ этапѣ, который дѣйствовалъ въ теплое время года, штатныя части не останавливались, но тѣмъ не менѣе работа его превзошла работу Мукденскаго этапа. За время съ 1 мая по 1 сентября 1905 г. черезъ него прошло:

1) Маршевыхъ командъ нижнихъ чиновъ запаса	29.454	чел.
2) Маршевыхъ командъ срочно-служащихъ нижнихъ чиновъ.	48.039	„
3) Маршевыхъ командъ молодыхъ солдатъ .	113.877	„
4) Пересыльныхъ командъ	34.946	„
Итого. . .	226.316	чел.

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. II, „Комплектованіе дѣйствующей арміи“.

Наибольшее суточное прибытіе за указанный періодъ достигло 9.962 чел.

Техника отправленія командъ укомплектованій съ этапа въ части войскъ заключалась въ слѣдующемъ:

По прибытіи эшелона на этапъ заканчивался расчетъ начальника эшелона съ нижними чинами по удовлетворенію ихъ за время пути кормовыми деньгами. Послѣ этого управленіе этапа начинало пріемку команды и подготовку ея къ дальнѣйшему слѣдованію. При этомъ работа распредѣлялась на канцелярскую и хозяйственно-строевую

Канцелярская работа состояла въ:

1) составленіи именныхъ списковъ по ротамъ (партіямъ укомплектованій, назначеннымъ въ отдѣльныя части войскъ) и отмѣтки въ общемъ именномъ спискѣ эшелона, кто въ какую часть назначенъ;

2) составленіи аттестатовъ на довольствіе и на жалованье на всю роту;

3) составленіи арматурнаго списка на всю роту;

4) составленіи отношенія командиру части съ приложеніемъ перечисленныхъ свѣдѣній;

5) составленіи маршрута слѣдованія партіи;

6) снабженіи начальника партіи кормовыми деньгами на довольствіе партіи въ пути.

Хозяйственно-строевая работа состояла въ томъ, что:

1) эшелону по прибытіи давалась горячая пища;

2) дѣлался опросъ претензій;

3) эшелонъ разбивался на роты, назначенныя въ отдѣльныя части войскъ, при чемъ тутъ же ротѣ составлялся упомянутый выше именной списокъ. Затѣмъ роты принимались офицерами-пріемщиками, командированными отъ частей войскъ;

4) дѣлался осмотръ вещей и составлялось свѣдѣніе о недостающихъ теплыхъ вещахъ, которыя тутъ же выдавались изъ запаса, имѣвшагося на этапѣ и пополнявшагося по требованіямъ изъ интендантскихъ складовъ;

5) эшелонъ ночевалъ на этапѣ, и затѣмъ на слѣдующій день сформированныя наканунѣ партіи (роты) отправлялись по назначенію съ такимъ расчетомъ, чтобы могли прибыть на слѣдующій этапъ засвѣтло. Передъ отправленіемъ людямъ выдавался 2-дневный запасъ хлѣба, консервовъ, чая и сахара [584].

Военно-полицейская служба.

Военно-полицейская часть какъ въ раіонѣ сосредоточенія дѣйствующей арміи, такъ и въ тылу ея находилась въ завѣдываніи четырехъ самостоятельныхъ органовъ: 1) полевого управленія

этапами, 2) управленій военныхъ комиссаровъ, 3) полиціи общества Кит. Вост. жел. дор. и 4) жандармскаго полицейскаго управленія Кит. Вост. жел. дор. Первые два органа принадлежали военному вѣдомству, третій — Министерству Финансовъ, а четвертый — Министерству Внутреннихъ Дѣлъ.

До войны въ Маньчжуріи существовали лишь два изъ перечисленныхъ органовъ: управленія военныхъ комиссаровъ и полиція общества Кит. Вост. жел. дор., прочіе два органа возникли уже послѣ открытія военныхъ дѣйствій.

О должностяхъ военныхъ комиссаровъ, учрежденныхъ во время оккупаціи нами Маньчжуріи съ цѣлью урегулированія отношеній между нашими войсками и туземной администраціей, подробно изложено въ своемъ мѣстѣ *), и поэтому въ настоящей главѣ дѣятельности этого органа, имѣвшаго дѣло главнымъ образомъ съ мѣстнымъ населеніемъ, касаться не будемъ.

Полиція общества Китайской Восточной жел. дор.

Полиція общества Кит. Вост. жел. дор. имѣла въ своемъ вѣдѣніи какъ желѣзную дорогу, такъ и всю полосу мѣстности, отчужденную для колонизаціи. На эту полицію въ началѣ кампаніи и выпало наблюденіе за общимъ порядкомъ въ тылу арміи и недопущеніе въ него нежелательныхъ элементовъ. Личный составъ ея принадлежалъ къ Заамурскому округу отдѣльнаго корпуса пограничной стражи. На линіи желѣзной дороги она несла службу, аналогичную со службой жандармской полиціи внутри Имперіи, за исключеніемъ лишь политическаго розыска; на прочей территоріи общества Кит. Вост. жел. дор. обязанности ея были тѣ же, что и государственной полиціи.

Временное жандармское полицейское управленіе.

Въ мартѣ 1904 г. на ст. Танхой, Забайк. жел. дор., въ вагонѣ санитарнаго поѣзда было найдено нѣсколько динамитныхъ патроновъ, капсюлей и бикфордовъ шнуръ [585]. Это происшествіе послужило поводомъ къ возбужденію вопроса о необходимости усиленія внутренней охраны Кит. Вост. жел. дор., дабы обезопасить ее отъ такого рода покушеній, противъ которыхъ была безсильна внѣшняя охрана. Съ этою цѣлью въ маѣ 1904 г. было учреждено на ней временное жандармское полицейское управленіе „для несенія полицейской службы „и веденія политическаго розыска на линіи названной дороги, на „общихъ съ желѣзнодорожными жандармскими управленіями Имперіи „основаніяхъ“ [586].

Приведенныя слова Высочайшаго повелѣнія объ осуществленіи этой мѣры послужили причиной крупнаго недоразумѣнія, разрѣше-

---

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. VII, „Гражданское управленіе краемъ“.

ніе котораго затянулось почти до конца кампаніи. Дѣло заключалось въ слѣдующемъ: на желѣзнодорожной сѣти Имперіи вѣдѣнію жандармскаго надзора подлежитъ вся отчужденная подъ дорогу полоса. Такимъ образомъ, по буквальному смыслу Высочайшаго повелѣнія, вѣдѣнію жандармскаго полицейскаго управленія Кит. Вост. жел. дор. подлежала вся отчужденная для ея нуждъ территорія, а слѣдовательно Харбинъ, Хайларъ и другіе населенные пункты. Между тѣмъ, при возникновеніи вопроса о необходимости введенія жандармскаго надзора на Кит. Вост. жел. дор., Намѣстникомъ было выражено мнѣніе, чтобы учреждаемый надзоръ былъ введенъ исключительно лишь для самой линіи дороги, съ сохраненіемъ существовавшей организаціи полицейской службы на остальной территоріи общества подъ наблюденіемъ высшаго мѣстнаго представителя его—управляющаго дорогой. Въ этомъ же смыслѣ 28 мая послѣдовалъ приказъ Намѣстника (587), въ силу котораго вѣдѣнію временнаго жандармскаго управленія Кит. Вост. жел. дор. подлежали станціи со станціонными постройками и путями, главный и подъѣздные пути, желѣзнодорожныя мастерскія, депо и склады. Но затѣмъ при фактическомъ введеніи жандармскаго надзора на дорогѣ возникли нѣкоторые вопросы по разграниченію раіоновъ вѣдѣнія жандармской полиціи и полиціи общества Кит. Вост. жел. дор., главнымъ образомъ относительно опредѣленія выраженія Высочайшаго повелѣнія „на линіи дороги“. Въ виду этого по приказанію Намѣстника въ сентябрѣ 1904 г. была собрана коммисія (588), на разсмотрѣніе которой были предложены спорные вопросы.

Согласно заключенія комиссіи въ сферу дѣятельности жандармской полиціи должны были войти: 1) на станціяхъ всѣхъ классовъ и на разъѣздахъ—пути: главные, разъѣдные, подъѣздные и карьерные, станціонныя постройки, имѣющія спеціальное назначеніе обслуживать техническую и коммерческую сторону желѣзной дороги, то есть пассажирскія и водоемныя зданія, пакгаузы, товарныя конторы, депо, мастерскія и пр., за исключеніемъ жилыхъ домовъ, остающихся въ вѣдѣніи общей полиціи; 2) полоса отчужденія на перегонахъ между станціями и разъѣздами со всѣми на ней постройками и сооруженіями.

Входившій въ составъ комиссіи представитель жандармской полиціи остался при особомъ мнѣніи, настаивая на соблюденіи буквальнаго текста Высочайшаго повелѣнія, то есть на распространеніи сферы дѣятельности этой полиціи на всю территорію общества. Такимъ образомъ вопросъ остался неразрѣшеннымъ.

Министръ Финансовъ, узнавъ отъ управляющаго дорогой о положеніи дѣла, просилъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ испросить

Высочайшее повелѣніе о раздѣленіи раіоновъ вѣдѣнія двухъ полицій. Послѣдній отвѣтилъ, что въ виду подчиненія временнаго жандармскаго управленія Кит. Вост. жел. дор. начальнику Штаба Намѣстника, онъ не считаетъ себя въ правѣ возбуждать этотъ вопросъ безъ почина со стороны Намѣстника. Пока шла эта переписка, Намѣстникъ выѣхалъ въ Петербургъ и рѣшеніе вопроса пріостановилось.

Въ январѣ 1905 г. Министръ Финансовъ обратился къ Главнокомандующему съ просьбою (589) ускорить разграниченіе, такъ какъ неопредѣленность положенія въ отношеніи двоевластія на дорогѣ давала себя чувствовать. Ходатайство это прибыло въ Штабъ Главнокомандующаго незадолго до Мукденскихъ боевъ и, оттертое на второй планъ болѣе важными событіями, осталось безъ движенія до апрѣля 1905 г., когда новый Главнокомандующій послалъ телеграмму Министру Внутреннихъ Дѣлъ съ просьбою испросить Высочайшее соизволеніе на разграниченіе раіоновъ дѣятельности жандармской и общей полиціи на территоріи общества Кит. Вост. жел. дор. (590). 4 мая былъ полученъ отвѣтъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ, въ которомъ послѣдній заявлялъ, что коль скоро жандармская полиція введена на Кит. Вост. жел. дор. на общихъ основаніяхъ, то она должна вѣдать не только техническими сооруженіями, но и жилыми домами на станціяхъ, въ виду чего онъ не считаетъ возможнымъ входить съ всеподданнѣйшимъ докладомъ объ ограниченіи дѣятельности жандармской полиціи согласно заключенія состоявшагося при Штабѣ Намѣстника совѣщанія (591). На этомъ вопросъ остановился. Во всей полосѣ отчужденія, включая и населенные пункты Кит. Вост. жел. дор., продолжали дѣйствовать два независимыхъ другъ отъ друга полицейскихъ органа, принадлежавшихъ къ двумъ различнымъ министерствамъ, и Штабу Главнокомандующаго приходилось въ каждомъ частномъ случаѣ объединять ихъ дѣятельность и устранять возникавшія недоразумѣнія.

Военно-полицейскія мѣры, касавшіяся недопуска въ раіонъ арміи нежелательнаго элемента.

До сформированія полевого управленія этапами Маньчжурской арміи, которое состоялось лишь въ началѣ мая послѣ прибытія въ Ляоянъ изъ Европейской Россіи личнаго состава, военно-полицейскій надзоръ въ тылу арміи лежалъ на полиціи общества Кит. Вост. жел. дор., и принятыя за это время мѣры заключались въ установленіи нѣкотораго контроля надъ прибывающими въ раіонъ арміи по желѣзной дорогѣ лицами.

Поводомъ къ этому послужило полученное въ началѣ апрѣля 1904 г. донесеніе нашего военнаго агента въ Китаѣ, будто бы въ г. Цзиньчжоуфу *) постоянно можно видѣть переодѣтыхъ въ китай-

*) Близъ Сѣверной Китайской желѣзной дороги.

ское платье японцевъ, встрѣчающихъ почтальоновъ изъ Инкоу, отъ которыхъ они принимаютъ объемистые пакеты. Тотчасъ же объ этомъ было сообщено начальнику военно-окружныхъ управленій и начальнику гарнизона въ Инкоу съ указаніемъ установить надзоръ за подозрительными личностями и воспретить частнымъ лицамъ проѣздъ по желѣзной дорогѣ безъ особыхъ на то удостовѣреній (592). Затѣмъ 24 апрѣля вышелъ приказъ Командующаго арміей, въ которомъ былъ перечисленъ цѣлый рядъ мѣръ для преграждепія доступа и помимо желѣзной дороги въ раіонъ арміи нежелательнаго элемента и выселенія изъ него всѣхъ лицъ, присутствіе которыхъ признавалось безполезнымъ (593). Этимъ приказомъ было установлено снабженіе удостовѣреніями по особо выработанной для этого формѣ всѣхъ непринадлежавшихъ къ составу арміи лицъ, которыхъ признавалось возможнымъ оставить на театрѣ военныхъ дѣйствій. Само собою разумѣется, что послѣднее распоряженіе не касалось мѣстныхъ жителей китайскихъ подданныхъ, и такимъ образомъ единственнымъ контролемъ для движенія послѣднихъ осталась только желѣзная дорога.

Въ развитіе этого приказа на желѣзнодорожныхъ станціяхъ Маньчжурія, Харбинъ и Пограничная распоряженіемъ начальника военно-окружныхъ управленій въ апрѣлѣ 1904 г. (594) была учреждена повѣрка личныхъ документовъ всѣхъ проѣзжающихъ, дабы не допускать дальнѣйшаго проѣзда тѣхъ, у кого документы оказывались не въ порядкѣ и кто не имѣлъ опредѣленнаго и прямого отношенія къ дѣйствующей арміи, письменно удостовѣреннаго военными или гражданскими властями.

Провѣрка личныхъ документовъ и выдача удостовѣреній на проѣздъ были возложены на ст. ст. Маньчжурія и Пограничная на комендантовъ станцій и завѣдывающихъ полицейскимъ надзоромъ, соотвѣтственно кругу обязанностей каждаго изъ этихъ должностныхъ лицъ. Въ Харбинѣ для пропуска на югъ въ раіонъ сосредоточенія арміи эти функціи были возложены на начальника военныхъ сообщеній тыла.

Въѣздъ въ предѣлы Маньчжуріи по воднымъ путямъ и грунтовымъ дорогамъ былъ разрѣшенъ на слѣдующихъ основаніяхъ: 1) на пароходахъ по Сунгари—по пропускнымъ билетамъ ревизора судоходства по Сунгари или комендантовъ пристаней Благовѣщенскъ и Хабаровскъ. Проѣздъ между Лаошагоу и Гириномъ—по пропускнымъ билетамъ мѣстнаго начальника пограничной стражи въ Лошагоу или Гиринскаго военнаго комиссара, 2) по грунтовой дорогѣ Цурухайтуй—Хайларъ—по пропускнымъ билетамъ начальниковъ гарнизоновъ г.г. Нерчинскъ и Хайларъ, 3) по грунтовому тракту Благовѣщенскъ—

Мергень—Цицикаръ — по пропускнымъ билетамъ отъ коменданта пристани Благовѣщенскъ и Цицикарскаго военнаго комиссара, 4) по грунтовому тракту вдоль праваго берега р. Сунгари отъ Михайлово-Семеновскаго до Харбина—по пропускнымъ билетамъ комендантовъ пристаней Хабаровскъ и Благовѣщенскъ и ревизора судоходства по Сунгари, 5) по грунтовымъ трактамъ Муданцзянь—Нингута—Омосо—Гиринъ—Итунчжоу — Каюянь, Итунчжоу—Куанченцзы и Гиринъ—Таолайчжоу—по пропускнымъ билетамъ Гиринскаго военнаго комиссара, комендантовъ этаповъ на ст. ст. Каюянь и Куанченцзы, мѣстныхъ начальниковъ пограничной стражи въ Таолайчжоу и Муданцзянѣ и начальника гарнизона въ Нингутѣ.

Повѣрка документовъ въ пути въ предѣлахъ Маньчжуріи была возложена: 1) у ѣдущихъ по желѣзной дорогѣ—на чиновъ жандармской полиціи *), 2) у ѣдущихъ на пароходахъ — на ревизоровъ судоходства, на начальниковъ участковъ и на командировъ пароходовъ, 3) у ѣдущихъ по грунтовымъ дорогамъ — на этапныхъ комендантовъ или на начальниковъ военныхъ постовъ.

Одновременно съ этимъ, по приказанію Командующаго арміей 17 апрѣля 1904 г. подъ предсѣдательствомъ начальника Штаба арміи состоялось особое совѣщаніе по разработкѣ вопроса объ упорядоченіи и улучшеніи полицейской службы въ раіонѣ арміи и на путяхъ ея сообщенія (595). Совѣщаніе это, среди прочихъ мѣръ, признало необходимымъ для борьбы съ неблагонадежнымъ элементомъ установить негласную агентуру подъ руководствомъ состоящаго въ штатѣ полевого управленія этапами штабъ-офицера отдѣльнаго корпуса жандармовъ, для чего установить опредѣленный денежный отпускъ и ходатайствовать о вызовѣ изъ Европейской Россіи опытныхъ жандармскихъ унтеръ-офицеровъ. Заключеніе совѣщанія было одобрено Командующимъ арміей и немедленно было возбуждено ходатайство о командированіи унтеръ-офицеровъ. 24 іюня послѣдовало Высочайшее соизволеніе на испрошенное и въ армію было командировано 25 жандармскихъ унтеръ-офицеровъ, изъ которыхъ была сформирована при полевомъ управленіи этапами особая жандармская команда, подчиненная упомянутому жандармскому штабъ-офицеру (596).

Къ общимъ мѣрамъ военно-полицейскаго характера слѣдуетъ отнести цѣлый рядъ обязательныхъ постановленій, объявленныхъ начальникомъ военно-окружныхъ управленій (переименованнаго въ 1905 г. въ главнаго начальника общаго тыла Маньчжурскихъ армій):

Въ апрѣлѣ 1904 г. было воспрещено фотографированіе полотна и сооруженій желѣзной дороги.

---

*) До ея введенія—на полицейскихъ чиновъ общ. Кит. Вост. жел. дор.

Въ октябрѣ 1904 г., вслѣдствіе нѣсколькихъ обнаруженныхъ случаевъ кражи казеннаго имущества изъ войсковыхъ складовъ, было объявлено обязательное постановленіе объ отобраніи найденнаго краденаго имущества безвозмездно и о высылкѣ перекупщика изъ раіона тыла [597].

Для точнаго учета чиновъ дѣйствующей арміи, командированныхъ въ Харбинъ для различныхъ надобностей, и для надзора за ними, въ декабрѣ 1904 г. было объявлено обязательное постановленіе о томъ, чтобы всѣ лица, у которыхъ поселятся прибывшіе офицеры или нижніе чины, немедленно сообщали въ полицейскій участокъ свѣдѣнія о прибывшемъ и чтобы никто не смѣлъ принимать къ себѣ въ качествѣ рабочихъ и подъ другими предлогами нижнихъ чиновъ [598].

Въ февралѣ 1905 г. было объявлено обязательное постановленіе, воспрещавшее магазинамъ продажу огнестрѣльнаго и холоднаго оружія частнымъ лицамъ, при чемъ продажа оружія военно-служащимъ была разрѣшена не иначе, какъ по предъявленіи ими удостовѣреній отъ своего начальства [599].

Въ виду бывшихъ случаевъ возникновенія ложной тревоги вслѣдствіе ружейныхъ выстрѣловъ, раздававшихся вблизи расположенія войскъ и постовъ охранявшей желѣзную дорогу пограничной стражи, въ апрѣлѣ 1905 г. было издано обязательное постановленіе съ воспрещеніемъ охоты и стрѣльбы во всѣхъ мѣстахъ, гдѣ стояли наши войска, и близъ полосы отчужденія желѣзной дороги, при чемъ разрѣшена была охота не ближе 10 верстъ отъ этихъ мѣстъ [600].

Распредѣленіе полицейскихъ обязанностей между различными органами.

Съ прибытіемъ въ началѣ мая личнаго состава полевого управленія этапами и съ учрежденіемъ въ іюнѣ временнаго жандармскаго полицейскаго управленія Кит. Вост. жел. дор., какъ уже было упомянуто выше, въ дѣйствующей арміи создалось четыре независимыхъ органа, вѣдающихъ полицейскою частью. Разновременное возникновеніе этихъ органовъ и масса спѣшныхъ вопросовъ, тѣсно связанныхъ съ боевыми дѣйствіями, повидимому, оттянули выработку положеній, опредѣляющихъ ихъ взаимныя отношенія, такъ какъ впервые (не считая вышеприведенной частной попытки разграниченія дѣятельности жандармской и общей полиціи на желѣзной дорогѣ) распредѣленіе полицейскихъ обязанностей между различными органами было сдѣлано въ ноябрѣ 1904 г., во время общей реорганизаціи полевого управленія [601]. Поводомъ къ этому послужило созданіе при Главнокомандующемъ центральныхъ органовъ по всѣмъ отраслямъ тыловой службы и учрежденіе раіона общаго ближняго тыла *).

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. I, „Административное устройство тыла".

Въ раіонахъ, переданныхъ въ вѣдѣніе полевыхъ управленій трехъ Маньчжурскихъ армій, завѣдываніе военно-полицейской частью было возложено на этапныя управленія армій, которыя несли эту обязанность нераздѣльно. Въ раіонѣ общаго ближняго тыла, гдѣ продолжали функціонировать всѣ четыре органа военной полиціи, пришлось прибѣгнуть къ раздѣленію ихъ обязанностей.

Сфера дѣятельности временнаго жандармскаго управленія Кит. Вост. жел. дор. выработанными общими основаніями жандармскаго и военно-полицейскаго надзора въ раіонѣ ближняго тыла временно, до разрѣшенія этого вопроса въ Петербургѣ *), была ограничена линіей желѣзной дороги.

Полицейскому надзору общества Кит. Вост. жел. дор. было вмѣнено въ обязанность охраненіе общественнаго спокойствія, порядка, благочинія и обезпеченія личной безопасности на территоріи, находящейся въ вѣдѣніи общества, равно забота о пользахъ и нуждахъ мѣстнаго населенія. Управляющій дорогой, дѣйствуя черезъ подвѣдомственныхъ ему лицъ, при выполненіи этихъ обязанностей долженъ былъ руководствоваться правилами, установленными для губернаторовъ, существовавшими трактатами и договорами, а въ отношеніи китайскихъ подданныхъ—спеціальными соглашеніями, заключенными обществомъ съ китайскими властями.

Военный комиссаръ и подвѣдомственные ему чины, являясь органами русскаго правительственнаго надзора въ Маньчжуріи, должны были наблюдать за дѣйствіями китайской администраціи въ соотвѣтствіи съ общими основаніями военно-полицейскаго надзора. Въ то же время подвѣдомственные военному комиссару чины несли обязанности общей полиціи въ предѣлахъ Мукденской провинціи, за исключеніемъ территоріи общества дороги, гдѣ эти обязанности лежали, какъ было изложено выше, на полиціи общества.

Въ частности къ обязанностямъ военнаго коммисара и его органовъ по военно-полицейской части относились:

1) Охраненіе спокойствія и порядка среди мѣстнаго населенія и защита его отъ хунхузовъ, а равно отъ притѣсненія и обидъ со стороны русскаго пришлаго населенія и войскъ.

2) Наблюденіе за исполненіемъ китайской администраціей и населеніемъ объявляемыхъ постановленій и требованій.

3) Посредничество между управленіями, войсками и чинами арміи съ одной стороны и китайской администраціей и населеніемъ съ другой стороны.

---

*) См. выше, стр. 307.

4) Разсмотрѣніе и направленіе касающихся китайскихъ подданныхъ дѣлъ, не влекущихъ за собою преданія военному суду.

5) Наблюденіе за дѣйствіями китайской полиціи; и

6) Содѣйствіе управленіямъ и войскамъ въ исполненіи хозяйственныхъ и заготовительныхъ операцій, требующихъ сбора мѣстныхъ средствъ.

Комиссаръ въ военно-полицейскомъ отношеніи пользовался въ предѣлахъ провинціи правами военнаго губернатора.

Начальникъ этаповъ ближняго тыла и подчиненные ему начальники этапныхъ участковъ и этапные коменданты, вѣдая устройствомъ и службой военныхъ дорогъ, имѣли вмѣстѣ съ тѣмъ задачею охраненіе въ ближнемъ тылу безопасности, для чего:

1) Должны были устанавливать военно-полицейскую службу на военныхъ дорогахъ и этапныхъ пунктахъ.

2) Должны были содѣйствовать чинамъ, подчиненнымъ военному комиссару, въ поддержаніи спокойствія и порядка среди мѣстнаго населенія и въ огражденіи его безопасности и имущества, а равно въ дѣлѣ наблюденія за русскими и иностранными подданными, прибывающими въ раіонъ ближняго тыла. Сверхъ того, должны были оказывать помощь въ дѣлѣ пресѣченія и предупрежденія преступленій.

Начальнику этаповъ были подчинены всѣ находившіеся въ подвѣдомственномъ ему раіонѣ маркитанты, ремесленники и прочіе торговые и промышленные люди, не принадлежащіе къ мѣстному населенію. Въ случаѣ нарушенія ими въ предѣлахъ этапныхъ пунктовъ и военныхъ дорогъ порядка или совершенія преступленій онъ имѣлъ право дѣлать распоряженіе о взятіи подъ стражу и предавать ихъ суду въ предѣлахъ власти, предоставленной ему закономъ.

На состоящаго при начальникѣ этаповъ для порученій штабъ-офицера отдѣльнаго корпуса жандармовъ было возложено наблюденіе за частными лицами главнымъ образомъ въ цѣляхъ пресѣченія шпіонства и противуправительственной пропаганды.

Наконецъ, начальствующимъ лицамъ отдѣльнаго корпуса пограничной стражи, части котораго несли внѣшнюю охрану желѣзной дороги, было вмѣнено въ обязанность оказаніе законнаго содѣйствія чинамъ жандармской и общей полиціи въ случаѣ надобности.

Борьба со шпіонствомъ.

Борьба со шпіонствомъ въ раіонѣ арміи была возложена на штабъ-офицера отдѣльнаго корпуса жандармовъ, состоявшаго при управленіи этаповъ Штаба Главнокомандующаго; въ раіонѣ тыла ею вѣдало развѣдывательное отдѣленіе штаба тыла.

Для борьбы съ этимъ зломъ какъ въ раіонѣ арміи, такъ и въ

раіонѣ тыла въ минувшую кампанію создалась исключительно неблагопріятная обстановка, главнымъ образомъ вслѣдствіе того, что война велась на офиціально нейтральной, въ сущности же непріязненной территоріи. Поводовъ къ созданію враждебнаго отношенія къ намъ значительной части мѣстнаго населенія на каждомъ шагу было достаточно, такъ какъ военныя дѣйствія неизбѣжно влекли за собою различныя стѣснительныя мѣры и правонарушенія по отношенію къ мѣстнымъ жителямъ, не говоря уже о злоупотребленіяхъ отдѣльныхъ лицъ, зачастую остававшихся безнаказанными. Нерѣдко глухое недовольство туземцевъ пришельцами переходило въ вооруженный протестъ, за которымъ слѣдовали кара мятежниковъ и еще большее скрытое ожесточеніе. Японцы воспользовались подобнымъ состояніемъ страны и посредствомъ своихъ эмиссаровъ еще болѣе подогрѣли въ средѣ недовольнаго элемента ненависть къ русскимъ. Помимо того, что они организовали многочисленные отряды хунхузовъ, получавшіе опредѣленныя задачи для дѣйствій на наши сообщенія, но даже и неорганизованныя банды хунхузовъ, бродившія въ тылу, въ особенности въ окрестностяхъ Харбина, какъ было неоднократно установлено развѣдкой, тоже поддерживались японцами [602].

Изъ показаній арестованныхъ шпіоновъ выяснилось, въ какомъ обширномъ масштабѣ примѣняли японцы тайную развѣдку, прочно организованную еще въ мирное время, затрачивая на это дѣло сравнительно небольшія средства.

По словамъ арестованныхъ агентовъ, при всѣхъ войсковыхъ штабахъ японской арміи были учреждены спеціальныя бюро шпіоновъ, въ которыя поступали китайцы за плату отъ 1 до 3 рублей въ сутки во время дѣйствительнаго производства развѣдки. Число шпіоновъ зависѣло отъ значенія штаба, при которомъ они состояли, и доходило до 400—500 чел. Вслѣдствіе этого развѣдка велась непрерывно. Шпіоны дѣлились на группы въ 3—4 человѣка, высылались въ желаемомъ направленіи и, подъ видомъ мелкихъ торговцевъ и рабочихъ, пользуясь удобными моментами, проникали за нашу сторожевую цѣпь, затѣмъ углублялись въ раіонъ сосредоточенія арміи и производили нужныя наблюденія. Для того, чтобы агенты не встрѣчали препятствій со стороны японскихъ войскъ, вѣдавшіе ими штабы выдавали имъ пропуски на микроскопическихъ клочкахъ бумаги, легко зашиваемыхъ въ рубецъ подола рубахи.

Отношеніе китайскихъ властей къ тайной развѣдкѣ нашего противника было болѣе чѣмъ подозрительно, о чемъ свидѣтельствуетъ, между прочимъ, слѣдующій фактъ. Въ мартѣ 1905 г. развѣдчиками штаба Заамурскаго округа пограничной стражи было обнаружено, что на ст. Куанченцзы нѣсколько китайскихъ солдатъ производятъ

наблюденія надъ проходящими на югъ воинскими поѣздами и заносятъ результаты ихъ на особыя карточки. Дальнѣйшіе розыски выяснили, что заполненныя карточки отсылались Гиринскому цзяньцзюню. Запрошенныя китайскія власти пояснили, что наблюденіе за поѣздами поручалось солдатамъ съ учебной цѣлью для ихъ развитія и для контроля достигнутыхъ въ этомъ отношеніи успѣховъ [603]. Стоитъ ли говорить о томъ, насколько мало довѣрія заслуживало подобное объясненіе.

Вслѣдствіе этихъ обстоятельствъ органамъ, вѣдавшимъ борьбой со шпіонствомъ, въ большинствѣ случаевъ приходилось ограничиваться пассивной обороной, заключавшейся въ арестованіи агентовъ непріятеля, захваченныхъ съ поличнымъ, для активной же борьбы нужны были опытные тайные агенты, а ихъ мы не могли навербовать ни среди туземнаго населенія, совершенно чуждаго намъ и по языку, и по культурѣ, ни среди мѣстной администраціи, непріязненно настроенной къ водворившейся въ Маньчжуріи иноземной власти, ни среди частныхъ лицъ европейскаго происхожденія, такъ какъ этотъ элементъ, въ общемъ, было мало надеженъ, да и довольно безполезенъ вслѣдствіе недостаточнаго знакомства съ мѣстною жизнью.

Кромѣ шпіоновъ, тайной агентурѣ какъ полевого, такъ и тылового штабовъ приходилось имѣть дѣло съ лицами еще двухъ категорій. Къ первой принадлежали дезертиры, ко второй—всякій космополитическій сбродъ, слетѣвшійся отовсюду для легкой наживы, не стѣсняясь средствами.

Дезертирство въ минувшую кампанію, въ особенности во вторую половину ея, начиная съ Ляоянскаго сраженія, приняло довольно значительные размѣры. Окраины Харбина были переполнены бѣглыми солдатами изъ полковъ дѣйствующей арміи, но немало оставалось въ Харбинѣ и изъ проходившихъ черезъ него маршевыхъ командъ. По свѣдѣніямъ штаба тыла, послѣ каждаго большого сраженія въ Харбинѣ скоплялось не менѣе 1.000 бѣглецовъ [604]. Эти отбросы арміи пополняли ряды преступныхъ бродягъ, и безъ того наводнявшихъ Маньчжурію. Главное занятіе ихъ было воровство, нерѣдко грабежъ и продажа оружія. Особенно тяжела и малоуспѣшна была борьба съ послѣднимъ зломъ. Воровалось оружіе обыкновенно у проходящихъ эшелоновъ на такъ называемой военной платформѣ, гдѣ останавливались поѣзда, и у сборнаго этапа. Трудность внѣшняго надзора и недостатокъ внутренняго порядка не только въ маршевыхъ командахъ, но даже и въ нѣкоторыхъ штатныхъ частяхъ, на три четверти и болѣе состоявшихъ изъ запасныхъ, облегчали этотъ промыселъ.

Ко второй категоріи относились авантюристы всякихъ національностей, ссыльно-поселенцы, проникшіе тѣмъ или инымъ спосо-

бомъ на театръ войны изъ сопредѣльныхъ областей Дальняго Востока, поддѣлыватели документовъ и кредитныхъ билетовъ, шулера и т. п.

Хотя специальныя профессіи лицъ обѣихъ категорій не имѣли прямого отношенія къ шпіонству и составляли предметъ вѣдѣнія общей полиціи, тѣмъ не менѣе органамъ, вѣдавшимъ борьбой со шпіонствомъ, приходилось зорко наблюдать за этими лицами, во-первыхъ, въ виду того, что они представляли подходящій матеріалъ для непріятельской развѣдки, во-вторыхъ, вслѣдствіе того, что общая полиція не всегда оказывалась на должной высотѣ при выполненіи своихъ обязанностей [605].

Всѣ подозрительныя лица, не принадлежавшія къ составу дѣйствующей арміи и не представившія требуемыхъ документовъ, распоряженіемъ начальниковъ военныхъ сообщеній арміи или тыла, въ зависимости отъ того, гдѣ они были задержаны, высылались въ Иркутскъ, гдѣ сдавались мѣстнымъ властямъ [606].

Специальныя военно-полицейскія мѣры для поддержанія порядка въ тылу.

Въ раіонѣ сосредоточенія арміи для прекращенія самовольныхъ отлучекъ нижнихъ чиновъ, которые появлялись въ тылу подъ видомъ слабыхъ, больныхъ и отсталыхъ, въ октябрѣ 1904 г. было приказано [607] одиночно слѣдующихъ людей задерживать: на желѣзнодорожныхъ путяхъ—жандармскими чинами, на грунтовыхъ путяхъ—этапными властями для провѣрки ихъ документовъ и удостовѣренія въ томъ, что они имѣютъ законное разрѣшеніе отъ своего начальства, и въ отрицательномъ случаѣ передавать ближайшему этапному коменданту для водворенія въ свою часть. Въ соотвѣтствіи съ этимъ коменданты (начальники гарнизоновъ) населенныхъ пунктовъ обязаны были имѣть точныя свѣдѣнія о всѣхъ нижнихъ чинахъ, проживающихъ въ данномъ пунктѣ и не принадлежащихъ къ квартирующимъ въ немъ войсковымъ частямъ.

Наблюденіе за одиночно слѣдующими нижними чинами и повѣрка ихъ документовъ были возложены и на караулы, выставленные на мостовыхъ переправахъ.

Эти общія положенія военно-полицейской службы примѣнялись и послѣ отхода дѣйствующей арміи на Сыпингайскія позиціи до конца кампаніи.

Борьба съ тайнымъ провозомъ водки.

Одну изъ трудныхъ отраслей военно-полицейской службы составляла борьба съ тайнымъ провозомъ водки, торговля которой была вовсе воспрещена въ раіонѣ арміи [608]. Съ цѣлью уничтожить это вредное явленіе Главнокомандующій въ началѣ января 1905 г. сдѣлалъ распоряженіе [609], чтобы ввозъ водки

въ раіонъ дѣйствующей арміи производился исключительно на слѣдующихъ основаніяхъ:

Каждая войсковая часть, при выписываніи себѣ водки, должна была выдавать уполномоченному ею лицу удостовѣреніе за исходящимъ номеромъ, печатью и подписью начальника части, съ точнымъ указаніемъ потребнаго количества вина. Если удостовѣреніе выдавалось маркитанту или вообще лицу, не принадлежащему къ составу войсковыхъ частей, то оно должно было быть засвидѣтельствовано надписью на немъ же завѣдывающаго жандармско-полицейскимъ надзоромъ, при чемъ лица этой категоріи, конечно, должны были имѣть удостовѣренія на право пребыванія въ раіонѣ арміи. Указанія относительно порядка ввоза водки устанавливались начальникомъ этапнаго управленія (впослѣдствіи отдѣла), подвѣдомственнаго начальнику военныхъ сообщеній при Главнокомандующемъ. Всѣ полученныя на право ввоза водки удостовѣренія должны были представляться въ кассу станціи отправленія для полученія перевозочныхъ документовъ. Удостовѣренія оставлялись въ кассѣ и отправлялись вмѣстѣ съ накладными на станцію назначенія, гдѣ и выдавались одновременно съ грузомъ. За несоблюденіе этихъ правилъ былъ установленъ денежный штрафъ до 3.000 рублей, конфискація провезеннаго груза и выселеніе виновныхъ изъ раіона арміи.

Несмотря на столь суровую кару и нѣсколько случаевъ дѣйствительнаго примѣненія ея при обнаруженіи контрабандной торговли водкой, искоренить ее окончательно не удалось.

Охрана интересовъ мѣстныхъ жителей.

Еще болѣе труднымъ дѣломъ для военно-полицейскихъ органовъ было улаживаніе столкновеній между войсками и мѣстными жителями, которыя были неизбѣжны при исключительной обстановкѣ минувшей войны, когда два государства вели ее на территоріи третьяго. Умножали эти столкновенія абсолютное незнаніе нами китайскаго языка и отсутствіе мало-мальски сносныхъ и надежныхъ переводчиковъ. Въ дѣйствительности половина, если не болѣе, недоразумѣній между войсками и мѣстными жителями происходила вслѣдствіе недобросовѣстности и алчности посредниковъ — переводчиковъ. Всѣ сношенія съ туземцами сводились главнымъ образомъ къ куплѣ и продажѣ, а тутъ было обширное поле для злоупотребленій. Цѣлымъ рядомъ приказовъ Главнокомандующаго и Командующихъ арміями было установлено, чтобы за покупками посылались отъ частей войскъ команды подъ начальствомъ офицеровъ. Между тѣмъ эти приказы въ большинствѣ случаевъ не исполнялись, ихъ обходили тѣмъ, что съ такими командами командировались зауряд-прапорщики, то есть тѣ же нижніе чины, носящіе только офицерскую

форму. Вслѣдствіе этого приказы, имѣвшіе въ виду установленіе правильныхъ и гуманныхъ отношеній къ жителямъ дружественнаго государства, при необходимости производить у нихъ закупку послѣдняго скота и оставленныхъ для своихъ надобностей запасовъ фуража ([610]), не достигали цѣли. Отдѣльные случаи незаконной покупки по произвольно назначавшейся, иногда несоразмѣрно низкой, цѣнѣ или даже насильственный заборъ скота и продуктовъ продолжались до тѣхъ поръ, пока ближайшій тылъ арміи не былъ вовсе опустошенъ. Все это постепенно привело къ тому, что отношенія мѣстныхъ жителей къ намъ, по сравненію съ началомъ кампаніи, ухудшились*); были случаи убійства нашихъ солдатъ и офицеровъ, нападенія на транспорты и т. п. не со стороны профессіональныхъ разбойниковъ—хунхузовъ, а со стороны мирныхъ жителей ([611]).

Улаживаніе возникавшихъ столкновеній и водвореніе порядка и справедливости въ этапныхъ раіонахъ лежали на этапныхъ комендантахъ. Обыкновенно, когда жители были недовольны производившимися у нихъ покупками, они обращались къ мѣстному представителю военнаго комиссара или на ближайшій этапъ, откуда посылался офицеръ съ командою ([612]) для выясненія случившагося и для окончанія по возможности дѣла миромъ. Въ противномъ случаѣ производилось дознаніе, которое отправлялось или къ начальнику соотвѣтствующей дивизіи, или же къ военному слѣдователю.

---

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. VII, „Гражданское управленіе краемъ“.

ГЛАВА XVII.

Телеграфъ и почта.

Общія мѣры по организаціи почтово-телеграфной части.

Въ концѣ 1903 г. былъ возбужденъ вопросъ о переименованіи полевыхъ почтово-телеграфныхъ учрежденій Квантунской области, возникшихъ главнымъ образомъ во время военныхъ дѣйствій при подавленіи китайскихъ безпорядковъ, въ мѣстныя учрежденія [613].

Вслѣдствіе разногласія заинтересованныхъ вѣдомствъ и сложности дѣла разрѣшеніе этого вопроса было возложено на особую комиссію [614]. Послѣдовавшее въ концѣ января 1904 г. открытіе военныхъ дѣйствій прервало работы комиссіи и начало кампаніи застало Квантунскую область и Маньчжурію съ почтово-телеграфными учрежденіями полевой организаціи, чѣмъ въ значительной степени были облегчены первые шаги почтово-телеграфнаго вѣдомства.

Ко дню объявленія войны управленію почтово - телеграфной частью Квантунской области, находившемуся въ Портъ - Артурѣ, подчинялись слѣдующія учрежденія (карт. прил. № 42): мѣстная почтовая контора въ Портъ-Артурѣ, почтово-телеграфная контора въ Таліенванѣ, полевыя почтово-телеграфныя конторы: въ Дальнемъ, Цзиньчжоу, Бицзыво, Инкоу, Ляоянѣ, Мукденѣ, Фынхуанченѣ и Шанхайгуанѣ, полевыя телеграфныя отдѣленія: въ Тяньцзинѣ, Пекинѣ, Портъ-Артурѣ и контрольная телеграфная станція въ Тѣлинѣ. Кромѣ того, управленію подчинялись заграничныя почтовыя конторы въ Чифу, Шанхаѣ, Тяньцзинѣ, Пекинѣ, Калганѣ и Ургѣ, и кабельныя станціи въ Чифу и Портъ-Артурѣ [615].

Въ Сѣверной Маньчжуріи находилось 6 почтово-телеграфныхъ конторъ: въ Гиринѣ, Нингутѣ, Сяньсинѣ, Харбинѣ, Цицикарѣ и Хайларѣ, и 11 контрольныхъ телеграфныхъ станцій [616].

26 января 1904 г., въ предвидѣніи открытія военныхъ дѣйствій, Намѣстникомъ было сдѣлано распоряженіе о прекращеніи пріема секретныхъ телеграммъ, адресуемыхъ въ Японію [617]. На слѣдующій

день, послѣ полученія во Владивостокѣ первыхъ словъ телеграммы о мобилизаціи, было закрыто дѣйствіе кабельной станціи датскаго телеграфа: кабель былъ разобщенъ, будка запечатана и къ ней приставленъ военный караулъ [618]. 29 января послѣдовало распоряженіе Министра Внутреннихъ Дѣлъ о прекращеніи всякаго рода транзитной корреспонденціи на Владивостокъ, о подчиненіи телеграфа Кит. Вост. жел. дор. правительственному надзору съ зачисленіемъ всѣхъ служащихъ на ея проводахъ на Государственную службу и о подвѣскѣ дополнительнаго провода Иркутскъ—Маньчжурія [619]. Затѣмъ 30 января Намѣстникъ приказалъ прекратить пріемъ частныхъ телеграммъ въ предѣлахъ Намѣстничества [620]; исключеніе было сдѣлано для военно-служащихъ, директоровъ банковъ, агентовъ Россійскаго телеграфнаго агентства и нѣкоторыхъ другихъ лицъ. Удостовѣреніемъ для пріема частныхъ телеграммъ служило приложеніе къ ней гербовой печати войсковой части—въ случаѣ отправленія телеграммы военно-служащимъ, и помѣтка Штаба арміи—въ случаѣ отправленія частнымъ лицомъ. Наконецъ, 7 февраля послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на установленіе ускореннаго способа ([621]) телеграфнаго сообщенія Намѣстнику Высочайшихъ повелѣній и представленія имъ докладовъ Государю Императору [622]. 15 февраля было открыто безперепріемное дѣйствіе между Петербургомъ и Мукденомъ и того же числа депеша въ 274 слова была передана и вручена по принадлежности въ Петербургѣ черезъ 37 минутъ послѣ ея подачи въ Мукденѣ [623].

Въ этомъ заключались первоначальныя мѣры общаго характера, принятыя почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ въ началѣ войны. Къ нимъ слѣдуетъ еще отнести сдѣланное уже въ мартѣ мѣсяцѣ распоряженіе Штаба Намѣстника о воспрещеніи пріема секретныхъ телеграммъ въ конторахъ китайскаго телеграфа [624]. За соблюденіемъ этого должны были слѣдить командированные въ эти конторы наши телеграфные чиновники. Для дешифрированія и перевода китайскихъ телеграммъ, передаваемыхъ по цифровому коду, въ помощь этимъ чиновникамъ было назначено въ конторы по студенту Восточнаго института [625]. Былъ возбужденъ даже вопросъ о принятіи всецѣло въ наше вѣдѣніе линій китайскаго телеграфа Тѣлинъ—Синминтинъ и Мукденъ—Синминтинъ [626], но затѣмъ, въ виду сопряженныхъ съ этою мѣрою сложныхъ дипломатическихъ переговоровъ, отъ нея отказались.

Мобилизаціонными соображеніями штаба Приамурскаго военнаго округа предусматривалось, что почтово-телеграфныя учрежденія всей Маньчжуріи будутъ объединены подъ вѣдѣніемъ одного органа—полевого управленія почтъ и телеграфовъ дѣйствующей арміи [627].

Главное управленіе почтъ и телеграфовъ первоначально предполагало сформировать полевое управленіе почтъ и телеграфовъ Маньчжурской арміи по сокращенному штату, примѣненному въ 1900—1901 г.г. [628]. Намѣстникъ со своей стороны обратился къ Министру Внутр. Дѣлъ съ просьбой о сформированіи для театра военныхъ дѣйствій двухъ полевыхъ управленій почтъ и телеграфовъ: одного для арміи, другого для тыла; какъ того, такъ и другого по сокращенному штату, съ такимъ расчетомъ, чтобы въ сложности штаты обоихъ управленій не превышали штата полевого управленія почтъ и телеграфовъ, указаннаго положеніемъ о полевомъ управленіи войскъ въ военное время. Мотивомъ этой просьбы было то, что театръ военныхъ дѣйствій въ Маньчжуріи по обширности своей соотвѣтствуетъ нѣсколькимъ раіонамъ дѣйствій самостоятельныхъ армій, для каждой изъ которыхъ, при нормальныхъ условіяхъ, надлежало бы сформировать по отдѣльному управленію. Мѣстопребываніемъ для начальника полевого управленія арміи Намѣстникъ указывалъ Штабъ арміи, а для начальника полевого тылового управленія—г. Хабаровскъ [629].

Окончательно къ началу марта почтово-телеграфная часть Дальняго Востока вылилась въ слѣдующую форму [630]:

1) Забайкальскій почтово-телеграфный округъ со всѣми его мѣстными учрежденіями остался на началахъ мирнаго времени.

2) Приамурскій почтово-телеграфный округъ, усиленный личнымъ составомъ, былъ преобразованъ въ полевое управленіе почтъ и телеграфовъ тыла и получилъ въ свое вѣдѣніе, кромѣ мѣстныхъ учрежденій, почтово-телеграфныя учрежденія Сѣверной Маньчжуріи до параллели ст. Куанченцзы.

3) Полевое управленіе почтъ и телеграфовъ Маньчжурской арміи получило въ свое вѣдѣніе всѣ почтово-телеграфныя учрежденія въ Южной Маньчжуріи, къ югу отъ ст. Куанченцзы, включая и названную станцію, таковыя же учрежденія въ Квантунской области, а также всѣ наши заграничныя почтово-телеграфныя учрежденія, находившіяся въ предѣлахъ Китая.

Для непосредственнаго руководства почтово-телеграфной частью тыла при управленія начальника военныхъ сообщеній военно-окружныхъ управленій было образовано въ Харбинѣ почтово-телеграфное отдѣленіе.

Такая организація почтово-телеграфной части дѣйствующей арміи существовала до конца 1904 г., хотя неудобство нахожденія тылового управленія почтъ и телеграфовъ въ Хабаровскѣ, вдали отъ центра тыловой жизни, каковымъ сдѣлался въ теченіе кампаніи Харбинъ, дало себя почувствовать много ранѣе. Въ октябрѣ 1904 г. былъ возбужденъ вопросъ о переводѣ управленія въ Харбинъ, но въ виду

предстоявшей реорганизаціи всѣхъ полевыхъ управленій вслѣдствіе учрежденія должности Главнокомандующаго разрѣшеніе его было отложено до пересмотра всего положенія почтово-телеграфной части дѣйствующей арміи.

25 декабря 1904 г. состоялся приказъ Главнокомандующаго [631], въ силу котораго въ Харбинѣ было учреждено тыловое почтово-телеграфное управленіе, въ вѣдѣніе котораго отошли всѣ учрежденія, расположенныя въ тыловомъ раіонѣ въ Сѣверной Маньчжуріи. Чины бывшаго тылового управленія въ Хабаровскѣ были обращены къ прежнимъ своимъ должностямъ по Приамурскому почтово-телеграфному округу. Въ вѣдѣніи этого округа, кромѣ мѣстныхъ учрежденій, остались полевыя учрежденія, расположенныя въ Кореѣ.

Въ раіонѣ сосредоточенія дѣйствующей арміи въ это время было учреждено почтово-телеграфное управленіе при Главнокомандующемъ, руководившее вообще почтово-телеграфной частью и вмѣстѣ съ тѣмъ вѣдавшее почтово-телеграфными учрежденіями въ раіонѣ ближняго общаго тыла трехъ Маньчжурскихъ армій. Въ каждой арміи было учреждено самостоятельное полевое управленіе почтъ и телеграфовъ, вѣдавшее почтово-телеграфными учрежденіями въ раіонѣ арміи. Такимъ образомъ, какъ распорядительная, такъ и исполнительная часть почтово-телеграфнаго дѣла сосредоточилась въ пяти управленіяхъ, не объединенныхъ подчиненіемъ одному органу *). Подобное рѣшеніе вопроса было вызвано исключительно стремленіемъ дать полную самостоятельность каждой изъ тѣхъ составныхъ частей, на которыя разбилось высшее командованіе дѣйствующей арміей, такъ какъ ни свойства театра военныхъ дѣйствій, ни картина развертыванія трехъ армій вовсе не требовали полнаго обособленія ихъ во всѣхъ отношеніяхъ одной отъ другой.

Въ то же время центральными органами Петербурга предполагалось образовать для дѣйствующей арміи только одно полевое управленіе почтъ и телеграфовъ тыла въ Харбинѣ, съ возложеніемъ на него, кромѣ завѣдыванія всѣми сношеніями армій съ Имперіей и съ тыловымъ раіономъ, завѣдыванія складами матеріаловъ имущества и распредѣленія ихъ между почтово-телеграфными учрежденіями армій; въ распоряженіи этого управленія долженъ былъ состоять резервъ личнаго состава, и оно должно было руководить работой всѣхъ полевыхъ почтово-телеграфныхъ учрежденій [632]. Проектъ этотъ не встрѣтилъ сочувствія Главнокомандующаго г.-ад. Куропаткина, и пять самостоятельныхъ почтово-телеграфныхъ управленій продолжали существовать до реорганизаціи полевыхъ управленій, произведенной

---

*) См. наст. томъ, ч. I, гл. I „Административное устройство тыла“.

Главнокомандующимъ ген.-отъ-инф. Линевичемъ весною 1905 г. Одновременно съ упраздненіемъ общаго ближняго тыла армій почтово-телеграфное управленіе при Главнокомандующемъ, утратившее сферу исполнительной дѣятельности, было реорганизовано въ почтово-телеграфный отдѣлъ, представлявшій изъ себя органъ исключительно распорядительнаго характера. Полевое управленіе тыла и полевыя управленія армій остались попрежнему и распорядительными, и исполнительными органами, и подобная организація продолжала существовать до конца кампаніи.

Дѣятельность полевого телеграфа.

Полевое управленіе почтъ и телеграфовъ арміи было сформировано изъ управленія почтово-телеграфной частью Квантунской области. 9 февраля названное управленіе передвинулось изъ Портъ-Артура въ Мукденъ, куда была перенесена главная квартира Намѣстника [633]; 12 февраля открыло въ этомъ пунктѣ полевое телеграфное отдѣленіе и затѣмъ приступило къ организаціи самыхъ необходимыхъ, главнымъ образомъ телеграфныхъ, учрежденій [634].

Первые шаги управленія были въ особенности трудны вслѣдствіе того, что вновь открываемыя учрежденія пришлось формировать изъ наличныхъ чиновъ почтово-телеграфнаго вѣдомства, такъ какъ первые чиновники, командированные главнымъ управленіемъ изъ Европейской Россіи, начали прибывать лишь въ началѣ марта.

Состояніе телеграфной сѣти къ началу военныхъ дѣйствій.

До войны мѣстная транзитная телеграфная корреспонденція Маньчжуріи обслуживалась одновременно Императорскимъ Россійскимъ телеграфомъ, телеграфомъ Кит. Вост. жел. дор. и китайскимъ телеграфомъ.

Императорскій Россійскій телеграфъ, обслуживавшій почти исключительно правительственную телеграфную корреспонденцію, пользовался телеграфными линіями, оставшимися отъ полевого управленія почтъ и телеграфовъ, дѣйствовавшаго въ Маньчжуріи въ 1900—1901 г.г., и находившимися частью въ вѣдѣніи Приамурскаго почтово-телеграфнаго округа, частью въ вѣдѣніи управленія почтово-телеграфной частью Квантунской области (карт. прил. № 42). Кромѣ того, правительственный телеграфъ располагалъ однимъ проводомъ желѣзнодорожнаго телеграфа Кит. Вост. жел. дор. отъ Портъ-Артура до Харбина, но съ промежуточными телеграфными станціями въ Ляоянѣ и Мукденѣ; поэтому, несмотря на оборудованіе этой линіи скородѣйствующими аппаратами Юза, скорость движенія корреспонденціи была незначительна и обмѣнъ ея сравнительно ограниченный.

Телеграфъ Кит. Вост. жел. дор., обладая мощными линіями,

кромѣ своей служебной корреспонденціи, обслуживалъ частную и правительственную, открывъ пріемъ депешъ на всѣхъ станціяхъ дороги. Оборудованъ онъ былъ въ значительной степени скородѣйствующими аппаратами Юза, но въ отношеніи скорости и правильности передачи телеграммъ оставлялъ желать много лучшаго, какъ это, напримѣръ, явствуетъ изъ того, что Намѣстникомъ было сдѣлано особое распоряженіе, воспрещавшее передачу его телеграммъ по желѣзнодорожному телеграфу [635].

Китайскій телеграфъ имѣлъ въ своемъ распоряженіи всего двѣ однопроводныхъ линіи: Мукденъ—Синминтинъ и Тѣлинъ—Синминтинъ, изъ которыхъ первая шла вдоль большой Синминтинской дороги, а вторая—по правому берегу р. Ляохэ. Отъ Синминтина шла одна линія вдоль Сѣверной Китайской желѣзной дороги на Шанхайгуань и далѣе до Пекина. До войны телеграфъ этотъ обслуживалъ почти исключительно корреспонденцію мѣстной китайской администраціи и иностранцевъ, преимущественно англійскихъ миссіонеровъ. Съ открытіемъ военныхъ дѣйствій конечныя станціи этого телеграфа въ Мукденѣ и Тѣлинѣ были сначала закрыты китайскими же властями. Затѣмъ онѣ открылись, но уже подъ контролемъ полевого телеграфа арміи. Въ теченіе кампаніи обѣ станціи почти бездѣйствовали: Мукденская вслѣдствіе того, что телеграфная линія Мукденъ—Синминтинъ была занята промежуточными учрежденіями полевого телеграфа, Тѣлинская же станція, линія которой пролегала за предѣлами раіона военныхъ дѣйствій и не была использована полевымъ телеграфомъ,—вслѣдствіе стѣсненій отъ установленнаго контроля *).

Для сообщенія съ Имперіей имѣлось два прямыхъ провода Харбинъ—Иркутскъ; одинъ изъ нихъ находился въ вѣдѣніи телеграфа Кит. Вост. ж. д., другой—Приамурскаго почтово-телеграфнаго округа.

Насколько ограничены были средства правительственнаго телеграфа для сношеній между Маньчжуріей и Имперіей, настолько же были ограничены и средства для развитія на случай войны телеграфнаго дѣла въ техническомъ отношеніи.

Нѣкоторый запасъ телеграфныхъ аппаратовъ и матеріаловъ имѣлся только въ Харбинѣ, но бо́льшая часть этого запаса состояла изъ матеріаловъ, примѣняемыхъ для устройства телеграфныхъ линій при обстановкѣ мирнаго времени и по своей громоздкости и тяжеловѣсности мало пригодныхъ къ употребленію на полевыхъ линіяхъ и для организаціи полевыхъ учрежденій.

Правительственный телеграфъ готовился со дня на день къ передачѣ китайскимъ властямъ и тѣхъ немногихъ линій, которыя находились въ его распоряженіи. Поэтому линіи не ремонтировались.

---

*) См. выше, стр. 319.

а только кое-какъ поддерживались. О проведенiи новыхъ линiй, подвѣскѣ новыхъ проводовъ, открытiи новыхъ учрежденiй не было и рѣчи.

Такимъ образомъ, къ началу кампанiи правительственная телеграфная сѣть Маньчжурiи представлялась въ слѣдующемъ видѣ, изображенномъ на прилагаемой схемѣ (карт. прил. № 42):

1) Два прямыхъ провода Харбинъ—Иркутскъ для обмѣна телеграфной корреспонденцiей съ Имперiей.

2) Два провода Харбинъ—Портъ-Артуръ, составлявшихъ какъ бы продолженiе первыхъ.

3) Четыре провода мѣстнаго сообщенiя: а) Портъ-Артуръ — Дальнiй — Талiенванъ — Цзиньчжоу — Бицзыво, б) Портъ-Артуръ — Кайджоу — Ташичао — Инкоу, в) Портъ-Артуръ — Цзиньчжоу — Ташичао — Ляоянъ — Мукденъ — Итунчжоу — Гиринъ съ вѣткою на Куанченцзы и г) Ляоянъ—Фынхуанченъ—Шахецзы—Ичжоу.

Изъ этихъ проводовъ, какъ было уже упомянуто выше, одинъ проводъ Харбинъ—Иркутскъ и одинъ проводъ Харбинъ—Портъ-Артуръ находились въ вѣдѣнiи телеграфа Кит. Вост. жел. дор., въ распоряженiи полевого телеграфа, слѣдовательно, состояло пять проводовъ мѣстнаго сообщенiя въ предѣлахъ Маньчжурiи, общимъ протяженiемъ въ 2.516 верстъ, и одинъ проводъ прямого сообщенiя Харбинъ—Иркутскъ.

Первыя мѣры по усиленiю телеграфной сѣти.

Дѣятельность полевого управленiя почтъ и телеграфовъ въ началѣ кампанiи до того, пока еще Штабомъ армiи не ставились ему опредѣленныя задачи, вытекавшiя изъ стратегической обстановки, сосредоточилась, главнымъ образомъ, на усовершенствованiи телеграфнаго сообщенiя съ Петербургомъ, на расширенiи сѣти мѣстнаго обмѣна телеграфной корреспонденцiи и на образованiи запаса аппаратовъ и матерiаловъ для устройства новыхъ линiй въ тѣхъ мѣстностяхъ, которыя предполагались ареной военныхъ дѣйствiй.

Для осуществленiя первой мѣры проводъ Харбинъ—Иркутскъ былъ соединенъ трансляцiей въ Харбинѣ съ проводомъ Харбинъ—Портъ-Артуръ. Благодаря этому получилось прямое сообщенiе Портъ-Артура съ Иркутскомъ, и 15 февраля, какъ было уже упомянуто, была установлена быстрая передача Высочайшихъ повелѣнiй и докладовъ Намѣстника.

Затѣмъ, въ виду возраставшей потребности въ быстротѣ мѣстныхъ сообщенiй между Мукденомъ, Ляояномъ, Инкоу и Портъ-Артуромъ, въ каковыхъ пунктахъ сосредоточилась дѣятельность

административныхъ центровъ, были устроены вновь слѣдующія телеграфныя сообщенія:

1) Съ 16 февраля по 7 марта были подвѣшены два провода между Мукденомъ и Ляояномъ спеціально для сношеній Намѣстника съ Командующимъ Маньчжурской арміей.

2) Съ 21 марта по 5 апрѣля были подвѣшены провода Ляоянъ—Ташичао и Ташичао—Инкоу. Эти провода, въ случаѣ надобности, соединялись въ Ташичао и скрещивались въ Инкоу съ проводомъ Портъ-Артуръ—Инкоу, благодаря чему, кромѣ существовавшаго прямого провода, получался второй проводъ для прямой работы Ляояна съ Портъ-Артуромъ.

Для выполненія этихъ работъ и для образованія запаса на первое время было выписано изъ Хабаровска, Читы, Иркутска, С.-Петербурга и другихъ мѣстъ слѣдующее количество аппаратовъ и матеріаловъ:

Аппар.	Уитстона. . . .	2	компл.	Телефоновъ. . . .	25
„	Юза.	2	„	Элем. сухихъ . .	100
„	Морзе дуплексъ.	2	„	Элем. Лекланше .	250
„	Морзе нормальн.	35	„	Элем. Мейндингера.	2.000
„	Морзе походн. .	5	„		

Линейныхъ матеріаловъ было выписано болѣе, чѣмъ на 2.000 в. провода и много другихъ телеграфныхъ принадлежностей.

Первую помощь оказалъ Хабаровскій складъ Приамурскаго почтово-телеграфнаго округа, выславъ въ мартѣ мѣсяцѣ 500 верстъ линейнаго матеріала изъ бывшаго тамъ запаса на 1.000 верстъ [636]. Затѣмъ постепенно начали прибывать запасы и изъ другихъ пунктовъ.

Ляоянская телеграфная сѣть.

(*Карт. прил. № 43*).

Во второй половинѣ апрѣля телеграфная часть въ Маньчжуріи была уже поставлена на прочномъ основаніи. Въ Ляоянѣ образовалось какъ бы центральное телеграфное отдѣленіе, работавшее съ Иркутскомъ по аппарату Уитстона, установленному въ этомъ пунктѣ, взамѣнъ отрѣзаннаго Портъ-Артура, съ Харбиномъ и Мукденомъ—по аппарату Юза, съ Ташичао, Инкоу и Фынхуанченомъ—по аппарату Морзе. Скорость движенія телеграфной корреспонденціи стала удовлетворительной, несмотря на постоянное возрастаніе количества частныхъ телеграммъ, пріемъ которыхъ по минованіи перваго тяжелаго періода работы телеграфа былъ значительно расширенъ.

Въ Ляоянѣ же былъ собранъ достаточный запасъ телеграфныхъ аппаратовъ, линейнаго матеріала, инструмента и прочихъ принадлеж-

ностей. Полевое управленіе почтъ и телеграфовъ явилось уже во всеоружіи для выполненія предъявляемыхъ ему требованій.

Когда обнаружились активныя дѣйствія непріятеля на р. Ялу, одного провода Ляоянъ—Фынхуанченъ оказалось недостаточнымъ и Командующій арміей приказалъ подвѣсить второй. Работа началась 17 апрѣля, и 28 апрѣля проводъ былъ подвѣшенъ, но только до Ланшангуаня, вслѣдствіе того, что Фынхуанченъ былъ уже очищенъ Восточнымъ отрядомъ (637).

20 апрѣля началась подвѣска телеграфнаго провода отъ Мукдена черезъ Фушунъ къ Синцзинтину для связи съ отрядомъ подполк. Мадритова, направленнымъ къ корейской границѣ.

Первоначальное распоряженіе о проведеніи этой линіи было сдѣлано еще 11 февраля Вр. Командующимъ арміей, при чемъ генералъ Линевичъ приказалъ воспользоваться для этого телеграфными столбами, оставшимися отъ линіи Мукденъ—Синцзинтинъ—Тунхуансянъ, проведенной въ 1901 г. (638). Рекогносцировка этого направленія выяснила, что на проектированной линіи нужно было поставить вновь около 1.000 столбовъ (639), вслѣдствіе чего исполненіе этой мѣры затянулось болѣе, чѣмъ на три мѣсяца, и линія была окончена къ 15 мая.

26 апрѣля началась подвѣска провода отъ Ляояна къ Давану для связи съ Ляохэйскимъ отрядомъ, выдвинутымъ для наблюденія за Монгольской границей. Распоряженіе о проведеніи этой линіи было сдѣлано 25 марта (640), исполненіе же затянулось вслѣдствіе весенней распутицы, затруднившей производство работъ въ низменной долинѣ р. Ляохэ, по которой пролегала указанная линія большею частью своего протяженія. Къ 5 мая линія была окончена.

Затѣмъ, по мѣрѣ развитія военныхъ дѣйствій въ Южномъ и Восточномъ авангардахъ съ усиленіемъ ихъ численнаго состава, а слѣдовательно съ увеличеніемъ обмѣниваемой въ этихъ направленіяхъ корреспонденціи были подвѣшены новые провода: Ляоянъ—Ташичао, съ 23 по 30 іюня (641), и Ляоянъ—Сяолинцзы, съ 11 по 13 іюля (642). Съ выдвиженіемъ же отрядовъ въ новыхъ направленіяхъ были устроены новыя линіи: Сяолинцзы—Ампинъ—Ампилинъ, съ 18 по 21 іюля (643); Синцзинтинъ—Тунхуансянъ, съ 28 іюля по 13 августа; Синцзинтинъ—Хуанженсянъ, съ 20 августа по 6 сентября, и отъ ст. Янтай черезъ Янтайскія копи и Сяодагай къ Беньсиху, съ 29 іюля по 17 августа (644).

Перечисленныя линіи составили телеграфную сѣть Ляоянскаго періода кампаніи.

Всего за время отъ начала военныхъ дѣйствій до оставленія нашей арміей Ляояна было построено 371 верста линій и подвѣшено 842 версты провода, что съ существовавшими до войны проводами

мѣстнаго сообщенія составило 3.348 верстъ. По мѣрѣ отхода войскъ къ Ляояну телеграфныя линіи сокращались и къ началу Ляоянскаго сраженія полевое управленіе почтъ и телеграфовъ располагало 2.216 верстами провода, подвѣшеннаго на 1.051 верстѣ телеграфныхъ линій мѣстнаго сообщенія.

Наступившее вслѣдъ за отступленіемъ арміи отъ Ляояна затишье въ боевыхъ дѣйствіяхъ сопровождалось чрезвычайнымъ усиленіемъ обмѣна телеграфной корреспонденціи съ Имперіей. Это явленіе не было неожиданнымъ, такъ какъ еще въ предвидѣніи генеральнаго сраженія, за которымъ слѣдовало ожидать наплыва частныхъ телеграмъ какъ изъ Европейской Россіи съ запросами родственниковъ чиновъ арміи объ ихъ судьбѣ, такъ и изъ арміи съ извѣщеніями послѣднихъ, былъ возбужденъ вопросъ объ устройствѣ второго прямого провода для передачи корреспонденціи, адресованной въ Россію (645).

Къ началу сентября устройство второго прямого провода было закончено, и онъ былъ подвѣшенъ на столбахъ телеграфа Кит. Вост. жел. дор. Такимъ образомъ, въ это время Мукденъ, сдѣлавшійся центральнымъ телеграфнымъ учрежденіемъ арміи, былъ связанъ съ Харбиномъ тремя проводами правительственнаго телеграфа: два изъ нихъ—провода прямого сообщенія съ Россіей шли вдоль линіи желѣзной дороги и одинъ—проводъ мѣстнаго сообщенія съ Харбиномъ—вдоль Мандаринской дороги черезъ Итунчжоу и Харбинъ.

Но для новаго провода прямого сообщенія не было устроено трансляціи въ Харбинѣ. Продолженіе его отъ Харбина на Иркутскъ осталось въ вѣдѣніи телеграфа Кит. Вост. жел. дор.; Харбинъ сдѣлался перепріемнымъ пунктомъ для направляемой по этому проводу телеграфной корреспонденціи и вслѣдствіе постояннаго обремененія телеграфнымъ транзитомъ нѣсколько разъ принужденъ былъ закрывать пріемъ частной корреспонденціи.

Мукденская телеграфная сѣть.
(Карт. прил. № 44).

По отходѣ къ Мукдену войска начали занимать новыя позиціи, при чемъ фронтъ арміи значительно протянулся къ востоку вдоль существовавшей однопроводной телеграфной линіи Мукденъ—Синцзинтинъ. Средства этой линіи, проведенной для связи съ отрядомъ подполк. Мадритова, вовсе не соотвѣтствовали тѣмъ силамъ, которыя были сосредоточены на лѣвомъ флангѣ арміи около Фушуна, одной изъ промежуточныхъ станцій названной линіи. Поэтому, дабы не обременять линіи Мукденъ—Фушунъ (карт. прил. № 45) подвѣской второго провода, съ 4 по 10 сентября была построена однопроводная линія Тѣлинъ—Фушунъ (646), которая съ 10 по 13 сентября была продолжена на югъ до Шихуйчена (647). Затѣмъ отъ промежуточной станціи вновь построенной линіи, Цхайцзяпуцзы, съ 14 по 25 сентября,

было устроено отвѣтвленіе на второй промежуточный пунктъ линіи Мукденъ—Синцзинтинъ къ д. Импань [648].

Одновременно съ устройствомъ этой линіи съ 14 сентября по 8 октября была продолжена вслѣдъ за выступившимъ отрядомъ подполк. Мадритова линія Синцзинтинъ—Хуанженсянъ до д. Кайдамяуза [649].

Подготовка къ наступленію заставила озаботиться дальнѣйшимъ усиленіемъ сѣти.

Несмотря на облегченіе Фушуна обходнымъ телеграфнымъ сообщеніемъ на Цхайцзяпуцзы—Тѣлинъ, возраставшее значеніе этого пункта, какъ центральной телеграфной станціи войскъ восточной группы, вызвало подвѣску второго провода на линіи Мукденъ—Фушунъ (съ 23 сентября по 7 октября) [650]. Равнымъ образомъ пришлось усилить двумя проводами однопроводную линію вдоль Мандаринской дороги Мукденъ—Бейтапу—Падавяза.

Во время наступленія линія Фушунъ—Шихуйченъ была продолжена на югъ до д. Ямолинцзы, а при постройкѣ Фушунской желѣзнодорожной вѣтви были подвѣшены вдоль нея два провода отъ разъѣзда Угольнаго до разъѣзда № 1 (Гуцзяцзы); эти провода, въ соединеніи съ остатками двухъ проводовъ Мукденъ—Ляоянъ, дали телеграфное и телефонное сообщеніе разъѣзда № 1 (Гуцзяцзы) съ Мукденомъ.

Послѣ сраженія на р. Шахэ Маньчжурская армія сохранила свои позиціи, и поэтому состояніе телеграфной сѣти не измѣнилось.

Соединеніе ея съ тыломъ увеличилось еще однимъ проводомъ послѣ подвѣски къ 19 октября второго провода на участкѣ отъ Харбина до Гирина [651].

Послѣдовавшій за этимъ сраженіемъ продолжительный періодъ боевого затишья и усиленнаго роста дѣйствующей арміи, вызвавшаго раздѣленіе ея на три самостоятельныхъ арміи, ознаменовался необычайнымъ развитіемъ телеграфной сѣти на томъ сравнительно небольшомъ пространствѣ, которое заняли арміи.

Всѣ произведенныя за это время постройки телеграфныхъ линій и подвѣски проводовъ перечислены въ хронологическомъ порядкѣ въ прилагаемомъ перечнѣ (прил. № 9).

Войсковыя части неоднократно передвигались изъ однихъ раіоновъ въ другіе; формировались главныя квартиры армій и Главнокомандующаго, которыя тоже были переносимы изъ однихъ пунктовъ въ другіе, и, несмотря на это, какъ тѣ, такъ и другія постоянно были обезпечены прямымъ сообщеніемъ съ Мукденомъ и сохраняли связь между собою.

Изъ солидныхъ сооруженій была произведена постройка телеграфной линіи Мукденъ—Салинпу—Сяосинминтунь — Сыфантай, под-

вѣшенной на столбахъ нормальнаго типа въ предположеніи въ случаѣ удачи зимняго наступленія продолжить ее на югъ черезъ Ньючжуанъ до Инкоу.

Здѣсь же, въ Мукденѣ, благодаря продолжительному стоянію арміи въ одномъ и томъ же раіонѣ, особенно сильно развились телефонныя сообщенія, принявшія видъ междугородной телефонной сѣти, то есть съ нѣсколькими большими подстанціями, примыкавшими къ одной центральной телефонной станціи въ Мукденѣ.

Послѣ сформированія полевыхъ управленій трехъ Маньчжурскихъ армій полевая почтово-телеграфная часть въ раіонахъ расположенія армій въ началѣ 1905 г. перешла въ вѣдѣніе полевыхъ управленій почтъ и телеграфовъ въ каждой арміи, въ вѣдѣніи же почтово-телеграфнаго управленія, входившаго въ составъ Штаба Главнокомандующаго, осталось завѣдываніе телеграфной сѣтью въ раіонѣ общаго ближняго тыла армій и общее руководство почтово-телеграфной службой. Но это раздѣленіе произошло всего лишь за мѣсяцъ до Мукденскаго сраженія, вслѣдствіе чего армейскія управленія не успѣли проявить своей дѣятельности, тѣмъ болѣе, что нѣкоторыя изъ нихъ не были еще сформированы.

Всего за время стоянки арміи на Мукденскихъ позиціяхъ полевымъ управленіемъ почтъ и телеграфовъ было построено 417 верстъ телеграфныхъ линій, на которыхъ подвѣшено 1.037 верстъ телеграфныхъ проводовъ, не считая телефонной сѣти. Съ оставшимся послѣ отступленія отъ Ляояна это составило 1.533 вер. линій съ 2.386 вер. проводовъ мѣстнаго сообщенія и, кромѣ того, два прямыхъ провода.

Сыпингайская телеграфная сѣть.

Послѣ отступленія отъ Мукдена вся телеграфная сѣть, опиравшаяся на Мукденъ, какъ на центральную станцію, была утрачена. Съ приходомъ на Сыпингайскія позиціи полевымъ почтово-телеграфнымъ управленіямъ пришлось создать новую сѣть, третью по счету въ теченіе кампаніи.

Въ новомъ раіонѣ въ распоряженіи дѣйствующей арміи на первое время были всего лишь два прямыхъ провода, шедшихъ вдоль линіи Кит. Вост. жел. дор., и два провода мѣстнаго сообщенія, шедшихъ вдоль большой Мандаринской дороги (карт. прил. № 46).

При расположеніи центральнаго телеграфнаго пункта въ Гунчжулинѣ, оба мѣстныхъ провода оказывались въ сторонѣ, верстъ на 40—50 къ востоку. Для использованія ихъ надо было или построить на этомъ протяженіи двухъ-проводную телеграфную линію, или же получить сообщеніе съ ними обходнымъ путемъ по существовавшимъ линіямъ черезъ Куанченцзы.

Стратегическая обстановка была совершенно неопредѣленная; неизвѣстно было какъ долго придется оставаться въ Гунчжулинѣ, а потому рѣшено было соединиться съ проводами, шедшими вдоль Мандаринской дороги, не новой линіей, а обходнымъ путемъ черезъ Куанченцзы [652]. Съ этою цѣлью на столбахъ телеграфа Кит. Вост. жел. дор. отъ Гунчжулина до Куанченцзы было подвѣшено два новыхъ провода и одинъ проводъ по соединительной вѣтви Куанченцзы—Итунчжоу. Этимъ была упрочена связь вновь возникавшей сѣти съ тыломъ; дальнѣйшее развитіе ея протекало въ каждой арміи самостоятельно, при чемъ здѣсь впервые былъ устраненъ недостатокъ, присущій Ляоянской и Мукденской сѣтямъ.

Дѣло въ томъ, что какъ та, такъ и другая изъ названныхъ сѣтей, широкія по фронту, обладали очень небольшой глубиной. Линіи сѣти расходились лучами отъ центральнаго пункта, который былъ соединенъ съ тыломъ одной или двумя близко шедшими другъ отъ друга линіями. Хотя въ Мукденской сѣти и была устроена вспомогательная линія отъ Фушуна до Тѣлина, нѣсколько увеличившая глубину сѣти, но протяженіе ея было недостаточно. Вслѣдствіе этого, какъ только войска бывали принуждены очистить занимаемый ими раіонъ, бо̀льшая часть ихъ оказывалась внѣ телеграфныхъ сообщеній, пользоваться ими могла лишь сравнительно незначительная часть арміи, двигавшаяся вдоль телеграфныхъ линій, связывавшихъ бывшую центральную станцію сѣти съ тыломъ. Прочія войска, до прихода на новыя позиціи и до устройства новой сѣти, совершенно лишались телеграфной связи.

Во время отступленія отъ Ляояна пришлось страдать отъ этого только въ теченіе 1—2 дней, во время отступленія отъ Мукдена — около полутора недѣль.

Неудобство это, конечно, можно было предвидѣть заранѣе, но какъ передъ Ляоянскимъ сраженіемъ, такъ, въ особенности, и передъ Мукденскимъ мало кто помышлялъ объ отступленіи; напротивъ, вся тыловая подготовка была приноровлена къ движенію впередъ; естественно, что и телеграфныя сѣти получили соотвѣтствующее развитіе.

Послѣ Мукденскаго сраженія организмъ арміи былъ потрясенъ настолько, что въ предположеніяхъ о военныхъ дѣйствіяхъ, въ особенности первое время, преобладающее значеніе получили планы отступательнаго характера. Тылъ началъ развиваться соотвѣтственно этимъ планамъ, и телеграфныя сѣти протянулись въ глубину всего раіона, по которому предполагала отступать армія.

Какъ видно на прилагаемой схемѣ (карт. прил. № 47), сѣть состояла изъ нѣсколькихъ продольныхъ линій, ведущихъ отъ фронта

арміи въ тылъ къ параллели г. Куанченцзы, гдѣ подготовлялась позиція. Отъ этой параллели, уже меньшимъ числомъ линій, сѣть протягивалась къ р. Сунгари, на участкѣ ея отъ Гирина до Бодунэ, гдѣ также предполагалось дать отпоръ противнику. Этимъ рубежомъ ограничивалась глубина сѣти, и далѣе она связывалась съ тыломъ обычнымъ способомъ.

Постройка сѣти началась съ участковъ, ближайшихъ къ боевымъ линіямъ. Сначала вновь проводимыя линіи связывались съ Гунчжулиномъ, сдѣлавшимся центральной телеграфной станціей, затѣмъ уже протягивались въ тылъ, при чемъ связывались между собою и магистралью сѣти — линіей желѣзной дороги — поперечными линіями. Благодаря такой организаціи сѣти, войска, въ случаѣ оставленія Сыпингайскихъ позицій и послѣдовательнаго занятія Гунчжулинской, Куанченцзской и даже Сунгарійской позицій, могли бы дѣйствовать, пользуясь безъ перерыва телеграфной связью. Глубина же сѣти была настолько велика, что въ случаѣ неблагопріятнаго оборота военныхъ дѣйствій и возможности захвата противникомъ всей территоріи, занятой сѣтью, на послѣднее потребовался бы весьма продолжительный срокъ, въ теченіе котораго можно было протянуть сѣть хотя бы до Харбина.

Основныя линіи сѣти были доведены до параллели Куанченцзы къ первымъ числамъ апрѣля, т. е. приблизительно черезъ 3 недѣли послѣ остановки на Сыпингайскихъ позиціяхъ; далѣе удлиненіе сѣти велось уже не съ такою поспѣшностью, такъ какъ значительное вниманіе удѣлялось развитію южныхъ участковъ ея. Къ 1 іюня сѣть достигла линіи р. Сунгари.

Для прочнаго соединенія Гунчжулинской сѣти съ тыломъ рѣшено было устроить самостоятельную пятипроводную линію отъ Гунчжулина на Харбинъ вдоль желѣзной дороги по другую сторону полотна (653). На эти провода предполагалось перенести всю правительственную корреспонденцію и освободить отъ нея телеграфъ Кит. Вост. жел. дор., сильно нуждавшійся въ этомъ вслѣдствіе усиленія желѣзнодорожнаго движенія. Но наличные матеріалы, собранные въ складѣ полевого управленія почтъ и телеграфовъ къ лѣту 1905 г., были исключительно легковѣсные, предназначенные для полевыхъ линій, поэтому до полученія матеріаловъ, выписанныхъ спеціально для проектированной пятипроводной линіи, была устроена лишь однопроводная линія отъ Гунчжулина до Таолайчжоу, далѣе же проводъ былъ подвѣшенъ къ столбамъ желѣзнодорожнаго телеграфа [654].

Такимъ образомъ, къ іюлю 1905 г. центральное телеграфное отдѣленіе располагало пятью проводами на сѣверъ; изъ нихъ три шли вдоль линіи желѣзной дороги, а два—черезъ Гиринъ и Таолай-

чжоу. Одинъ проводъ попрежнему работалъ прямо съ Иркутскомъ, другой—въ этомъ же направленіи, но съ перепріемомъ въ Харбинѣ, третій и четвертый, шедшіе черезъ Гиринъ, работали съ Харбиномъ и, наконецъ, вновь подвѣшенный—пятый въ Харбинѣ былъ включенъ въ прямое сообщеніе на Благовѣщенскъ, благодаря чему получилось сообщеніе на Иркутскъ съ перепріемомъ въ Благовѣщенскѣ, которымъ можно было пользоваться въ случаѣ обремененія Харбина.

Всего на Гунчжулинской сѣти было построено вновь 1.920 вер. телеграфныхъ линій, на которыхъ подвѣшено 3.023 вер. провода ([655]).

Продолжительное пребываніе войскъ въ одномъ и томъ же раіонѣ отразилось подобно тому, какъ это было подъ Мукденомъ, на развитіи телефонныхъ сообщеній. Центральная телефонная станція подъ конецъ кампаніи обслуживала 60 мѣстныхъ телефонныхъ станцій, не считая примыкавшихъ къ ней отъ всѣхъ главныхъ квартиръ отдѣльныхъ телефонныхъ подстанцій, съ 25 абонентами каждая.

За все время войны почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ было построено 2.602 версты новыхъ линій и подвѣшено 4.902 версты проводовъ. Средняя скорость постройки линій полевого телеграфа опредѣлилась около 4 верстъ въ день, въ случаяхъ особой спѣшности она достигала 10 верстъ въ сутки ([656]).

Телеграфное отдѣленіе при главной квартирѣ и центральная телеграфная станція.

Заканчивая описаніе сѣти полевого телеграфа въ раіонѣ сосредоточенія, слѣдуетъ упомянуть о тѣхъ мѣрахъ, къ которымъ прибѣгали центральная телеграфная станція и телефонныя отдѣленія при главныхъ квартирахъ, для поддержанія связи во время передвиженій.

Впервые особое телеграфное отдѣленіе при главной квартирѣ было учреждено въ іюнѣ 1904 г., когда Командующій арміей выѣхалъ изъ Ляояна въ Ташичао. Вызвано это было тѣмъ, что мѣстное учрежденіе, оборудованное аппаратомъ Морзе, не въ состояніи было справиться съ тѣмъ наплывомъ телеграфной корреспонденціи, который послѣдовалъ за прибытіемъ Командующаго арміей. Для переработки ея пришлось отправить въ Ташичао аппаратъ Юза съ механикомъ для его обслуживанія и спеціалистами дежурными для работы на немъ. Аппаратъ былъ установленъ въ товарномъ вагонѣ, снабженъ батареей и приготовленъ для немедленнаго включенія въ линію.

По прибытіи въ Ташичао онъ былъ тотчасъ включенъ въ линію для работы съ Ляояномъ. Затѣмъ въ этомъ же вагонѣ былъ установленъ телефонъ Командующаго арміей, проведены провода военнаго телеграфа, связывавшаго войсковыя части съ бывшимъ въ Ташичао телеграфнымъ отдѣленіемъ, и перенесены изъ послѣдняго аппараты Морзе. Такимъ образомъ, это подвижное телеграфное отдѣ-

леніе сдѣлалось центральной станціей по отношенію къ военно-телеграфной сѣти войскъ южной группы, будучи въ то же время одной изъ конечныхъ станцій Ляоянской сѣти.

Вслѣдъ за Командующимъ арміей это телеграфное отдѣленіе передвигалось послѣдовательно въ Хайченъ, Айсандзянъ и Ляоянъ, работая каждый разъ до послѣдней минуты безъ всякаго риска попасть въ руки непріятеля.

Успѣшная работа этого отдѣленія, а еще болѣе опасеніе потерять скородѣйствующіе аппараты, которыми была оборудована Ляоянская центральная станція, навели на мысль перевести ее въ вагоны въ то время, когда непріятель подошелъ вплотную къ Ляоянскимъ позиціямъ.

Для этого было взято три товарныхъ вагона, и утромъ 19 августа центральное телеграфное отдѣленіе перешло въ нихъ, не прекращая работы. И было время, такъ какъ, при начавшейся въ 2 часа дня бомбардировкѣ Ляояна, одинъ изъ первыхъ снарядовъ отбилъ уголъ зданія, гдѣ помѣщалось отдѣленіе [657].

При эвакуаціи желѣзнодорожной станціи вагоны телеграфнаго отдѣленія были вывезены на сѣверъ, но, вслѣдствіе разстройства, происшедшаго въ движеніи поѣздовъ, отдѣленіе прибыло въ Мукденъ только черезъ двое сутокъ, образовавъ, такимъ образомъ, двухдневный перерывъ въ телеграфномъ сообщеніи съ Петербургомъ.

Эта неудача была принята къ свѣдѣнію, и когда пришлось вторично переносить центральную телеграфную станцію во время отступленія отъ Мукдена, то для сохраненія непрерывной телеграфной связи къ работѣ центральнаго телеграфнаго отдѣленія было привлечено телеграфное отдѣленіе при Главнокомандующемъ.

Когда было получено приказаніе объ эвакуаціи Мукдена, то центральное телеграфное отдѣленіе, передавъ свои провода телеграфному отдѣленію при Главнокомандующемъ, передвинулось на ст. Тѣлинъ и тотчасъ же открыло дѣйствіе какъ на сѣверъ, такъ и на югъ. Телеграфное отдѣленіе при Главнокомандующемъ, остававшееся въ Мукденѣ до послѣдней возможности, по эвакуаціи его, передвинулось въ Каюянь, гдѣ опять приняло отъ центральнаго телеграфнаго отдѣленія сообщеніе съ тыломъ на время передвиженія послѣдняго изъ Тѣлина въ Чантуфу. Чередуясь такимъ образомъ, оба отдѣленія достигли Гунчжулина и Годцяданя, гдѣ и оставались до конца кампаніи. Во время движенія ихъ телеграфное сообщеніе съ тыломъ прерывалось лишь на самые краткіе промежутки времени, необходимые для включенія станціи въ провода.

Лѣтомъ 1905 г. центральное телеграфное отдѣленіе разрослось настолько, что съ трудомъ размѣщалось въ 2 классныхъ (III кл.) и

5 товарныхъ вагонахъ, занимавшихъ цѣлый тупикъ на ст. Гунчжулинъ, но тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе опасенія утратить телеграфное сообщеніе съ тыломъ въ случаѣ движенія, о переводѣ его въ постоянное зданіе не подымалось вопроса, несмотря на то, что и въ подвижномъ составѣ ощущалась нужда, да и стоянка вагоновъ стѣсняла недостаточно развитую въ путевомъ отношеніи станцію.

Телеграфная сѣть тылового раіона.

Развитіе телеграфной сѣти тылового раіона обусловливалось главнымъ образомъ транзитомъ телеграфной корреспонденціи изъ арміи въ Имперію и въ обратномъ направленіи. Новыхъ линій мѣстнаго сообщенія было построено сравнительно немного, и проведеніе ихъ вызывалось не текущими потребностями, а предположеніями о перенесеніи военныхъ дѣйствій въ тыловой раіонъ.

Къ началу военныхъ дѣйствій правительственная сѣть тылового раіона состояла изъ слѣдующихъ линій (карт. прил. № 42):

1) Для передачи транзитной корреспонденціи имѣлись четыре прямыхъ провода, подвѣшенныхъ на столбахъ желѣзнодорожнаго телеграфа Кит. Вост. жел. дор. Два изъ нихъ, о которыхъ уже упоминалось выше, шли на западъ, къ Иркутску, одинъ—на востокъ, къ Владивостоку и одинъ—на югъ, къ Портъ-Артуру. Изъ двухъ первыхъ одинъ, вмѣстѣ съ проводомъ, шедшимъ на югъ, предназначался для прямого сообщенія между Портъ-Артуромъ и Иркутскомъ съ трансляціей въ Харбинѣ, другой—для прямого сообщенія между Харбиномъ и Иркутскомъ съ трансляціями въ Маньчжуріи и Читѣ. Проводъ, идущій на востокъ, предназначался для прямого сообщенія между Харбиномъ и Владивостокомъ. Кромѣ проводовъ, подвѣшенныхъ на столбахъ желѣзнодорожнаго телеграфа, на югъ шла еще одна линія Харбинъ, Таолайчжоу, Гиринъ, Итунчжоу, Тѣлинъ, Мукденъ, Ляоянъ и Портъ-Артуръ.

2) Для мѣстнаго сообщенія существовали линіи: а) отъ Хайлара на Стрѣтенскъ, б) отъ Цицикара на Благовѣщенскъ и в) отъ Харбина на р. Сунгари до Михайлово-Семеновскаго.

Осенью 1904 г., какъ было уже упомянуто выше, означенная сѣть увеличилась еще однимъ проводомъ, шедшимъ на югъ *).

Изъ всѣхъ проводовъ, сходившихся въ Харбинѣ, прямое сообщеніе было установлено только на двухъ **), по остальнымъ былъ открытъ перепріемъ въ Харбинской центральной желѣзнодорожной телеграфной станціи, имѣвшей въ своемъ распоряженіи желѣзнодорожные провода, и въ Харбинскомъ полевомъ телеграфномъ отдѣле-

*) См. стр. 327.

**) Харбинъ—Иркутскъ и Харбинъ—Мукденъ.

ніи, вѣдавшемъ только однимъ проводомъ на югъ и однимъ по Сунгарійской линіи на Михайлово-Семеновское. Такимъ образомъ центральная желѣзнодорожная телеграфная станція для передачи всей транзитной корреспонденціи, поступавшей къ ней какъ по собственному проводу съ юга, такъ и съ Харбинскаго отдѣленія полевого телеграфа и изъ г. Харбина, имѣла въ своемъ распоряженіи только по одному проводу на Иркутскъ и Владивостокъ. Вслѣдствіе этого, съ возрастаніемъ телеграфной корреспонденціи, она оказалась не въ состояніи справляться съ выпавшей на ея долю работой, и частныя телеграммы начали задерживаться въ Харбинѣ по нѣсколько сутокъ. Положеніе прогрессивно ухудшалось; въ виду этого въ концѣ 1904 г. тыловымъ управленіемъ почтъ и телеграфовъ былъ поднятъ вопросъ [658] о подвѣскѣ въ Сѣверной Маньчжуріи двухъ дополнительныхъ проводовъ: 1) отъ Харбина до Цицикара для образованія, вмѣстѣ съ существующимъ проводомъ Цицикаръ—Благовѣщенскъ, прямого провода Харбинъ—Благовѣщенскъ и 2) отъ Харбина до Михайлово-Семеновскаго для образованія прямого провода Харбинъ—Хабаровскъ. Первый проводъ, давая сообщеніе съ Иркутскомъ черезъ Благовѣщенскъ, долженъ былъ облегчить работу прямого провода Харбинъ—Иркутскъ, второй такимъ же образомъ облегчалъ работу провода Харбинъ—Владивостокъ.

Окончательное рѣшеніе этого вопроса было отложено до прибытія въ Маньчжурію командированнаго главнымъ управленіемъ для ревизіи организаціи полевой почтово-телеграфной части проф. Осадчаго.

На образованномъ въ половинѣ января 1905 г. въ Харбинѣ совѣщаніи [659] представителей отъ тылового управленія почтъ и телеграфовъ и отъ телеграфа Кит. Вост. жел. дор., подъ предсѣдательствомъ проф. Осадчаго, было выяснено, что для полнаго урегулированія движенія телеграммъ въ предѣлахъ Сѣверной Маньчжуріи необходимо подвѣсить три провода (карт. прил. № 48):

1) Сплошной отъ Харбина до Маньчжуріи на протяженіи 876 вер. Продолженіемъ этого провода долженъ былъ служить новый проводъ, подвѣшиваемый въ Забайкальѣ.

2) Сплошной отъ Харбина до Хайлара на протяженіи 702 вер. Продолженіемъ его долженъ былъ служить существовавшій проводъ Хайларъ—Стрѣтенскъ и далѣе.

3) Второй по Сунгарійской линіи на протяженіи 611 вер.

Постановленіе совѣщанія, слѣдовательно, отличалось отъ предположенія тылового управленія добавленіемъ одного самостоятельнаго провода вдоль магистрали желѣзной дороги и направленіемъ вспомогательнаго пути не на Благовѣщенскъ, а на Стрѣтенскъ.

Такъ какъ телеграфная линія вдоль желѣзной дороги была уже

заполнена проводами, то для осуществленія означенныхъ проектовъ необходимо было устроить вторую телеграфную линію отъ Харбина до Маньчжуріи. Проведеніе ея было возложено на управленіе Кит. Вост. жел. дор.

Работы начались весною 1905 г., но вслѣдствіе недостатка матеріаловъ, которые постоянно заимствовались изъ тыловыхъ складовъ для полевой сѣти раіона сосредоточенія, а также вслѣдствіе трудности найма рабочихъ, сильно запоздали. Ко времени окончанія военныхъ дѣйствій устройство новой линіи не было закончено почти на половинѣ протяженія. Въ маѣ 1905 г. успѣли довести линію до Цицикара и подвѣсить на ней проводъ, предназначавшійся до Хайлара. Въ Цицикарѣ этотъ проводъ былъ соединенъ съ проводомъ Цицикаръ—Благовѣщенскъ и вся линія была соединена въ прямое сообщеніе Гунчжулинъ *)—Благовѣщенскъ. Благодаря этому, часть транзитной корреспонденціи, которая раньше перепринималась въ Харбинѣ, пошла на Иркутскъ по этому проводу, минуя Харбинскую центральную станцію, и работа послѣдней значительно облегчилась.

Подвѣска второго провода на Сунгарійской линіи тоже не была закончена отчасти вслѣдствіе недостатка матеріаловъ, отчасти вслѣдствіе приказанія Главнокомандующаго въ концѣ іюня [660] о пріостановкѣ этихъ работъ по причинѣ минованія настоятельной надобности въ этой линіи послѣ облегченія работы Харбина новымъ прямымъ проводомъ Гунчжулинъ—Благовѣщенскъ.

Такимъ образомъ, изъ всѣхъ предположеній объ усиленіи сѣти для транзитной корреспонденціи было выполнено только одно—подвѣшенъ проводъ Харбинъ—Цицикаръ, да и то лишь въ той части, которая была намѣчена тыловымъ управленіемъ въ концѣ 1904 г.

Кромѣ перечисленныхъ работъ, въ тыловомъ раіонѣ было построено еще нѣсколько линій мѣстнаго сообщенія, надобность которыхъ обусловливалась причинами стратегическаго, а не техническаго характера.

Въ началѣ февраля 1905 г., одновременно съ выдвиженіемъ отряда въ Бодунэ для активной обороны желѣзной дороги отъ покушеній противника, Главнокомандующій приказалъ немедленно соединить Бодунэ телеграфомъ съ Таолайчжоу [661]. Къ работамъ приступили 22 февраля, а 26 марта линія, протяженіемъ въ 107 вер., была окончена [662].

Весною 1905 г. во время подготовки тыла армій къ предполагаемымъ военнымъ дѣйствіямъ Главнокомандующій приказалъ (25 апрѣля) [663] устроить телеграфную линію отъ Гирина черезъ Омосо

---

*) Путемъ вновь подвѣшеннаго провода на югъ, см. стр. 332.

къ Нингутѣ, въ томъ направленіи, по которому предполагала отходить часть дѣйствующей арміи, предназначенная для усиленія обороны Приамурья.

На этомъ направленіи ранѣе существовала телеграфная линія, построенная во время подавленія китайскихъ безпорядковъ, и находилась въ нашемъ пользованіи до 1903 г. Затѣмъ она была передана китайскому правительству, которое ею вовсе не пользовалось. Линія никѣмъ не охранялась, не ремонтировалась; проволока была почти вся расхищена мѣстнымъ населеніемъ, бо́льшая часть столбовъ подгнила.

Работы по возстановленію линіи начались въ концѣ апрѣля, а къ 10 іюня линія была закончена [664].

Вскорѣ вслѣдъ за этимъ Главнокомандующій приказалъ соединить эту линію вѣткою отъ Омосо на Титасо съ линіей Хунчунъ—Титасо, проведенной въ концѣ іюня въ предѣлахъ Приамурскаго округа. Вслѣдствіе стеченія неблагопріятныхъ условій по доставкѣ матеріаловъ и скрытаго противодѣйствія китайскихъ властей работы начались лишь въ августѣ, а 30 числа того же мѣсяца были прекращены въ виду заключенія перемирія [665].

Наконецъ, была предположена постройка еще одной телеграфной линіи отъ Цицикара къ Бодунэ. Она должна была представить изъ себя одну изъ составныхъ частей полевой сѣти при расположеніи арміи на линіи р. Сунгари. Поэтому къ постройкѣ ея рѣшено было приступить только тогда, когда въ этомъ выяснится надобность, въ ожиданіи чего были заготовлены лишь проволока, изоляторы и крючья.

За все время войны протяженіе телеграфной сѣти тылового раіона увеличилось на 330 вер., протяженіе же проводовъ на 2.270 вер.

Военный телеграфъ.

Къ конечнымъ станціямъ сѣти полевого телеграфа примыкали провода военнаго телеграфа, доходившіе до самыхъ выдвинутыхъ пунктовъ боевыхъ линій. Сѣть военнаго телеграфа постоянно мѣняла свое положеніе въ зависимости отъ передвиженія войскъ; военные провода неотступно слѣдовали за войсками и обезпечивали имъ телеграфное сообщеніе до тѣхъ поръ, пока на смѣну имъ не устраивались линіи полевого телеграфа. Тогда военные провода переносились на другое направленіе, гдѣ въ нихъ ощущалась надобность, или же свертывались въ ожиданіи передвиженія.

По нормальной организаціи нашей арміи передъ кампаніей военно-телеграфныя части состояли изъ телеграфныхъ ротъ, входившихъ, по одной, въ составъ саперныхъ баталіоновъ. Каждая рота состояла изъ трехъ отдѣленій: двухъ шестовыхъ и одного кабельнаго, имѣвшихъ

постоянную организацію и приспособленныхъ къ самостоятельной работѣ. Шестовыя отдѣленія имѣли по 25 вер. мѣднаго провода, подвѣшиваемаго на шестахъ, съ 4 телеграфными аппаратами, и по 2 вер. кабеля. Кабельное отдѣленіе имѣло 35 вер. кабеля съ 4 телеграфными аппаратами. Кромѣ того, каждое отдѣленіе было снабжено двумя станціями оптическаго телеграфа (666). Передъ выступленіемъ въ походъ въ телеграфныя роты было выдано еще по 12 микротелефоновъ системы Гейслера и по 12 вер. полевого телеграфнаго провода на 24 катушкахъ (667).

Шестовой и кабельный телеграфъ.

При открытіи военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ имѣлось всего лишь двѣ телеграфныхъ роты 1-го и 2-го В.-С. сап. баталіоновъ, обладавшія линейнымъ матеріаломъ въ сложности на 170 вер. при 24 станціяхъ (668). Въ серединѣ апрѣля прибыла телеграфная рота 3-го В.-С. сап. баталіона, и было возстановлено принятое за норму соотношеніе между полевыми войсками арміи, состоявшей къ тому времени приблизительно изъ 3 корпусовъ (669). Послѣдующія телеграфныя роты прибывали въ хвостѣ тѣхъ корпусовъ, къ составу которыхъ онѣ принадлежали.

Такимъ образомъ, военно-телеграфныя средства были распредѣлены по корпусамъ, и штабъ арміи могъ руководить телеграфной связью только помощью полевого телеграфа, который въ отношеніи быстроты проведенія, конечно, несравненно уступалъ военному телеграфу и требовалъ заблаговременныхъ распоряженій по подвозу матеріаловъ къ указаннымъ пунктамъ.

Вслѣдствіе этого, какъ только Командующій арміей съ частью своего Штаба перемѣстился изъ центральнаго пункта сѣти полевого телеграфа на одну изъ конечныхъ станцій, какъ, напримѣръ, въ Ташичао въ іюнѣ 1904 г., тотчасъ же пришлось откомандировать изъ состава корпусовъ въ распоряженіе Штаба арміи нѣкоторыя военно-телеграфныя части для поддержанія безпрерывной связи между этимъ Штабомъ и войсковыми штабами во время передвиженій ихъ внѣ сѣти полевого телеграфа. Тогда же для объединенія дѣятельности полевого и военнаго телеграфовъ было учреждено упомянутое выше телеграфное отдѣленіе при главной квартирѣ.

Надо замѣтить, что необходимость военнаго телеграфа въ непосредственномъ распоряженіи Штаба арміи была сознана еще до обнаруженія ея на практикѣ, и вскорѣ послѣ прибытія г.-ад. Куропаткина къ арміи имъ было возбуждено ходатайство о сформированіи для этой цѣли отдѣльнаго телеграфнаго баталіона. 23 мая 1904 г. послѣдовало Высочайшее соизволеніе на это, и въ Европейской Россіи было приступлено къ его формированію (670).

Въ ожиданіи прибытія этого баталіона шестовыя и кабельныя отдѣленія наличныхъ телеграфныхъ ротъ поочередно обслуживали главную квартиру. Ими была организована связь во время поѣздки Командующаго арміей въ началѣ іюля 1904 г. на лѣвый флангъ въ Гудзяцзы и въ бытность его во второй половинѣ этого мѣсяца въ Хайченѣ и въ Айсандзянѣ; была устроена телеграфная сѣть сначала передовыхъ позицій Ляояна, затѣмъ линіи фортовъ; поддерживалась связь между штабами корпусовъ и Штабомъ арміи при постоянныхъ передвиженіяхъ ихъ во время боевъ на правомъ берегу р. Тайцзыхэ; ими же было установлено первоначальное телеграфное сообщеніе при развертываніи арміи въ окрестностяхъ Мукдена. Наибольшая же работа на долю военнаго телеграфа выпала во время сраженія на р. Шахэ.

Для усиленія телеграфныхъ средствъ главной квартиры въ виду предстоявшаго наступленія 22 сентября, къ ней были прикомандированы шестовое отдѣленіе 6-го и кабельное отдѣленіе 17-го сап. баталіоновъ. Этими обѣими телеграфными частями поддерживалась безпрерывная связь главной квартиры съ Мукденомъ и со штабами корпусовъ центра и Западнаго отряда во время послѣдовательныхъ переѣздовъ Командующаго арміей въ Эрдагоу, Шимойза, Тунсонхо, Люцзянтунь и, наконецъ, въ Хуаньшань (карт. прил. № 49). Скорость проведенія линій доходила до 3 вер. въ часъ. Снимать линіи нерѣдко приходилось подъ огнемъ непріятеля [671].

Ко времени перехода главной квартиры въ Хуаньшань, въ концѣ сентября, въ составъ дѣйствующей арміи прибылъ В.-С. телеграфный баталіонъ, на который и было возложено обслуживаніе Полевого Штаба, а командированныя телеграфныя части были возвращены къ своимъ баталіонамъ и обратились къ своему прямому назначенію по обслуживанію телеграфной связи между частями своихъ корпусовъ.

В.-С. телеграфный баталіонъ состоялъ изъ 4 ротъ; рота состояла изъ двухъ шестовыхъ отдѣленій, приспособленныхъ къ самостоятельной работѣ. Въ каждой ротѣ имѣлось линейнаго матеріала: мѣдной проволоки — 50 вер., полевого телеграфнаго кабеля—24 вер. и полевого телеграфнаго провода — 20 вер.; нормальныхъ телеграфныхъ аппаратовъ—8, полевыхъ переносныхъ микротелефоновъ—8, геліографовъ—4, оптическихъ аппаратовъ (лампы Манжена)—4, сигнальныхъ аппаратовъ (лампы Миклашевскаго)—4 и ручныхъ телефоновъ (форпостныхъ)—16. Такимъ образомъ, каждая рота могла открыть 8 телеграфныхъ и микротелефонныхъ станцій и 4 оптическихъ станціи для дневнаго и ночного дѣйствія [672].

Въ теченіе октября и въ началѣ ноября 1904 г. В.-С. телеграфный баталіонъ обслуживалъ устроенную имъ телеграфную связь Штаба

арміи со штабами всѣхъ корпусовъ и большихъ отдѣльныхъ отрядовъ, имѣя узелъ всѣхъ линій въ Мукденѣ и мѣстныя центральныя станціи при штабахъ Восточнаго и Западнаго отрядовъ. Устроенная сѣть захватывала раіонъ Мукденъ — Чансамутунь — Тайдямауза — Кандалисанъ—Фындятунь—Тасудяпу—Мукденъ и состояла изъ 250 вер. провода и 19 телеграфно-телефонныхъ станцій.

Послѣ сформированія въ ноябрѣ 1904 г. полевыхъ управленій трехъ Маньчжурскихъ армій и до Мукденскаго сраженія В.-С. телеграфный баталіонъ продолжалъ свою работу, связывая Штабъ Главнокомандующаго со Штабами трехъ армій, съ отрядомъ генерала Ренненкампфа и съ общимъ резервомъ; кромѣ того, средствами баталіона были связаны Штабы II и III армій со своднымъ стрѣлковымъ корпусомъ и съ группою осадныхъ батарей у ст. Суятунь, такъ какъ при этихъ частяхъ не было военно-телеграфныхъ войскъ.

Общій узелъ находился при ставкѣ Главнокомандующаго, а мѣстныя центральныя станціи—при штабахъ армій и отрядовъ. Распредѣленіе станцій и направленіе линій мѣнялось въ нѣкоторыхъ своихъ частяхъ съ перемѣщеніемъ главныхъ квартиръ, какъ, напримѣръ, во время наступательной операціи II арміи въ серединѣ января 1905 г. Въ теченіе боевъ у Сандепу телеграфно-телефонная сѣть баталіона протянулась: на западъ отъ д. Сяхетунь черезъ Сухудяпу и Матурань до Хезуанцзы и Сыфантая; отъ Хезуанцзы на югъ до Чжайтай и Чжаньтаньхенаня и отъ Матурани на югъ черезъ Дахаютайцзы до Эртхайцзы, Хуанди и Бейтайцзы; отъ Тасудяпу на юго-западъ и югъ до Дачжуанхэ, Куанлинпу и Курганъ. Общее протяженіе сѣти равнялось 360 вер. [673] и на ней было 42 телеграфно-телефонныхъ станціи.

Во время Мукденскаго сраженія, при постепенномъ отходѣ войскъ къ Мукдену, дѣятельность баталіона заключалась въ снятіи ранѣе устроенной сѣти и организаціи новыхъ сѣтей со станціями въ пунктахъ расположенія перемѣщавшихся штабовъ. Новыя линіи вслѣдствіе спѣшности работы и временнаго ихъ назначенія прокладывались кабельныя.

На западъ отъ желѣзной дороги въ раіонѣ дѣйствій II арміи были устроены и затѣмъ сняты линіи отъ Сухудяпу въ Сатхозу, Лигаопу, Ляньдунтунь, ст. Мукденъ и отъ послѣдней къ Юхуантунь, Хоуха, Синтайцзы и по Мандаринской дорогѣ до Ляогу и Тава, общимъ протяженіемъ въ 87 вер.

Въ раіонѣ III арміи была устроена вновь только одна линія—отъ Сяхетунь до Мукдена, протяженіемъ 10 вер.

Въ раіонѣ I арміи вновь устраивались и разбирались линіи отъ Ченлинскаго перевала до д. Далинъ, отъ Сонлунью и Тапанцзы до Убаньюпузы, отъ Шихуйчена до Падзяцза и Сандіоза, отъ Чанта

до Сахозы, отъ Мадзяданя до Тупсыхоля, отъ Семитана до Тулуцзу и отъ Сіопанью черезъ Сентунь и Мадязай до Тиндазая, уже за Тѣлиномъ, общимъ протяженіемъ въ 120 вер.

По отступленіи на Сыпингайскія позиціи и до конца кампаніи баталіонъ работалъ по-ротно:

1-я, 2-я и 4-я роты обслуживали связь Штабовъ I, II и III армій со ставкой Главнокомандующаго и со штабами корпусовъ, входившихъ въ составъ каждой арміи; 3-я рота обслуживала центральную станцію въ Гоцзяданѣ и связь ея съ Гунчжулиномъ.

Послѣ прибытія въ іюлѣ 1905 г. въ составъ арміи 2-го В.-С. телеграфнаго баталіона, на означенный баталіонъ было возложено обслуживаніе связи во II и III арміяхъ, и въ августѣ 2-я и 4-я роты 1-го В.-С. телеграфнаго баталіона были присоединены къ 3-й ротѣ.

На Сыпингайской сѣти военнаго телеграфа протяженіе проводовъ достигло 304 вер.

Дальнѣйшее усиленіе военнаго телеграфа послѣдовало съ прибытіемъ къ дѣйствующей арміи телеграфнаго полуэскадрона и телеграфной сотни, снабженныхъ вьючнымъ инженернымъ обозомъ и предназначенныхъ для быстраго устройства связи. Но эти части прибыли въ армію уже ко времени заключенія мира и не получили примѣненія.

Оптическій телеграфъ.

Оптическій телеграфъ примѣнялся главнымъ образомъ для внутреннихъ сношеній близко расположенныхъ другъ отъ друга частей одного и того же корпуса. Для обще-армейскихъ же надобностей, по докладу инспектора инженеровъ, въ серединѣ ноября 1904 г. при В.-С. телеграфномъ баталіонѣ была сформирована конно-геліографная команда на 5 станцій изъ 15 спеціалистовъ и 10 коноводовъ при 1 офицерѣ и передана въ распоряженіе Штаба I арміи. Этою командою держалась связь Хуаньшаня съ Кандалисаномъ и Эрдагоу; станціи ея находились въ связи со станціями мѣстныхъ корпусовъ, вслѣдствіе чего образовалась довольно развитая сѣть геліографовъ днемъ и лампъ Манжена ночью [674].

Радіотелеграфъ.

Въ началѣ 1904 г., еще до открытія военныхъ дѣйствій, были выписаны изъ Парижа для Дальняго Востока аппараты безпроволочнаго телеграфа системы Сляби-Арко, которыми предполагалось оборудовать станціи въ Портъ-Артурѣ, Чифу и на о. Торнтонъ. Къ сожалѣнію, аппараты эти, высланные морскимъ путемъ, прибыли въ китайскія воды только въ маѣ мѣсяцѣ, когда сообщеніе съ Портъ-Артуромъ, какъ съ моря, такъ и съ суши, было окончательно прервано. Двѣ

изъ прибывшихъ станцій были оставлены въ Чифу, съ тѣмъ, чтобы, по установкѣ одной въ Чифу, другую при первой возможности передать въ Портъ-Артуръ; третья же была доставлена въ Инкоу для того, чтобы, установивъ ее въ раіонѣ Кайчжоу—Инкоу, возстановить сообщеніе между осажденной крѣпостью и Маньчжурской арміей (675). Вслѣдствіе неудачнаго боя у Вафангоу отъ этого предположенія пришлось отказаться, и станція 10 іюня была привезена въ Мукденъ, гдѣ въ то время была ставка Намѣстника (676). Тамъ всѣ аппараты были оставлены въ двухъ вагонахъ въ ожиданіи, когда обстоятельства позволятъ ими воспользоваться.

Еще до этого, въ самомъ началѣ кампаніи, сигнализаціонное общество Вашингтонъ—Ньюіоркъ—Филадельфія предложило Штабу арміи нѣсколько комплектовъ трансатлантическихъ безпроводныхъ аппаратовъ, изъ которыхъ два комплекта могли работать на 750 миль и 10 комплектовъ—250 миль по водѣ или 100 миль по сушѣ (677). Командующій арміей призналъ желательнымъ пріобрѣсти предложенные аппараты (678), но съ условіемъ, чтобы общество взяло на себя установку и провѣрку аппаратовъ вслѣдствіе того, что соотвѣтствующаго персонала въ составѣ арміи не было. Объ этомъ было сообщено въ Петербургъ, черезъ посредство котораго было получено предложеніе, но на этомъ дѣло и кончилось.

Въ началѣ іюня аналогичное предложеніе было получено отъ фирмы Маркони, но оно было уже отклонено въ виду того, что въ распоряженіи арміи была уже прибывшая станція Сляби-Арко, которая къ тому же бездѣйствовала вслѣдствіе невозможности доставить другую станцію въ Портъ-Артуръ. Для полевой же войны эти аппараты не годились.

Наконецъ, въ январѣ 1905 г., во время подготовки къ зимнему наступленію, былъ возбужденъ вопросъ о выпискѣ въ дополненіе къ имѣвшейся станціи Сляби-Арко еще 7 такихъ станцій, но уже не для сообщенія съ Портъ-Артуромъ, а для быстраго установленія телеграфной связи вслѣдъ за наступавшей арміей. Судя по тому, что аппараты предполагалось снабдить аккумуляторами, для заряжанія которыхъ необходимо было имѣть подвижную электрическую станцію мощностью до 10 силъ, станціи воздушнаго телеграфа, по всей вѣроятности, передвигались бы только вдоль линіи желѣзной дороги (679).

Послѣдовавшее въ скоромъ времени Мукденское сраженіе отложило осуществленіе этого предположенія, а затѣмъ ожидаемое весною прибытіе сформированныхъ въ Европейской Россіи В.-С. ротъ искроваго телеграфа сдѣлало эту мѣру излишней.

30 октября 1904 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе о сформированіи для I и II Маньчжурскихъ армій по одной ротѣ искро-

ваго телеграфа; 22 декабря, вслѣдствіе формированія III арміи, Высочайше повелѣно было сформировать третью такую же роту.

Рота искроваго телеграфа дѣлилась на два отдѣленія; каждое отдѣленіе состояло изъ трехъ дѣйствующихъ станцій и одной запасной. Такая организація предусматривала самостоятельную работу отдѣленій въ отдаленныхъ, изолированныхъ другъ отъ друга, раіонахъ группами по три станціи. Запасныя станціи служили для пополненія дѣйствующихъ станцій приборами. Обозъ каждой роты состоялъ изъ 194 двуколокъ, въ числѣ которыхъ было 128 инженерныхъ и 66 интендантскихъ.

1-я В.-С. рота искроваго телеграфа прибыла въ Годцзядань 15 мая и черезъ недѣлю (21 мая) была передана въ распоряженіе штаба II арміи и передвинулась въ Маймайкай. Здѣсь рота получила заданіе соединить Штабъ II арміи съ отрядомъ г.-ад. Мищенко.

Послѣ нѣсколькихъ предварительныхъ попытокъ на линіи Маймайкай—Ляоянвопа было окончательно установлено четыре станціи: Маймайкай, Тайпинлинъ, Гуйюши и Ляоянвопа (карт. прил. № 50).

Линія была открыта 28 мая и дѣйствовала до 3 іюня, когда, вслѣдствіе наступленія японцевъ, двѣ послѣднихъ станціи были сняты и выступили въ Баміенченъ.

Эксплоатація этой линіи выяснила много недостатковъ какъ въ оборудованіи каждой отдѣльной станціи, такъ и въ организаціи работъ группы станцій. Работа на одной линіи двухъ отдѣленій, мѣшавшихъ другъ другу, перебои волнъ воздушнаго телеграфа противника, разряды атмосфернаго электричества, въ связи съ недостаточной подготовкой личнаго состава, привели къ тому, что указанная линія не могла обслуживать отрядъ г.-ад. Мищенко надлежащимъ образомъ [(680)].

Съ другой же стороны, этотъ первый опытъ показалъ, что, при соотвѣтственной постановкѣ, дѣло можетъ пойти успѣшно. Такъ, напримѣръ, удалось получать депеши въ Ляоянвопа непосредственно изъ Маймайкая, черезъ пространство въ 72 вер., минуя промежуточныя станціи. Слѣдовательно, предвидѣлась возможность непосредственнаго соединенія Штаба арміи съ отрядомъ. Поэтому задача, поставленная ротѣ, была видоизмѣнена, а именно ей было предложено: 1) соединить Штабы всѣхъ трехъ армій со Штабомъ Главнокомандующаго и 2) соединить Штабъ арміи непосредственно съ отрядами г.-ад. Мищенко и генерала кн. Орбеліани. Къ выполненію первой части задачи была привлечена прибывшая 27 мая и включенная въ составъ I арміи 2-я В.-С. рота искроваго телеграфа. Для второй части задачи обозъ двухъ станцій, предназначенныхъ въ отряды г.-ад.

Мищенко и генерала кн. Орбеліани, былъ почти полностью передѣланъ на вьюки.

Около середины іюня тремя станціями 1-й В.-С. и двумя станціями 2-й В.-С. ротъ была установлена радіотелеграфная связь между главной квартирой Главнокомандующаго и Штабами трехъ армій.

Въ эту же группу вошли двѣ станціи 1-й роты: одна, установленная въ Тункасѣ, въ раіонѣ расположенія отряда генерала кн. Орбеліани, и другая — въ Тунхайупау, близъ Ляоянвопа, въ раіонѣ г.-ад. Мищенко. Обѣ станціи должны были сообщаться непосредственно съ Маймайкаемъ и между собою. Сообщеніе станцій между собою, при разстояніи всего около 35 вер., было установлено сразу и прерывалось лишь вслѣдствіе атмосферныхъ разрядовъ или неисправности моторовъ, отказывавшихъ иногда въ работѣ. Сообщеніе же съ Маймайкаемъ, вслѣдствіе значительности разстоянія (50 вер. до первой станціи и болѣе 70 вер. до второй) и неблагопріятной мѣстности (обѣ станціи отрядовъ стояли въ лощинахъ), требовало предварительной практики и навыка въ работѣ телеграфистовъ. Послѣднее достигнуто было довольно быстро, и 19 іюля станціей отряда г.-ад. Мищенко была принята на ленту аппарата Морзе непосредственно изъ Маймайкая сначала условная радіограмма Командующаго II арміей, а затѣмъ радіограмма Главнокомандующаго въ 53 слова. При дальнѣйшей работѣ этой станціи въ составѣ всей группы было достигнуто непосредственное сообщеніе между Годзяданемъ и отрядомъ г.-ад. Мищенко на разстояніи 95 вер.

Одновременно съ устройствомъ сѣти первой группы четыре станціи 2-й В.-С. роты искроваго телеграфа получили задачу установить радіотелеграфное сообщеніе на линіи Итунчжоу—Хайлунченъ для связи отряда генерала Ренненкампфа со Штабомъ арміи, пользуясь для этого и полевымъ телеграфомъ на участкѣ Херсу—Итунчжоу. 12 іюня станціи выступили на лѣвый флангъ I арміи, и 27 числа того же мѣсяца была открыта линія Итунчжоу—Хайлунченъ съ промежуточными станціями въ Инчензы и Чауншанѣ (карт. прил. № 50). Радіотелеграфъ работалъ до 13 іюля, когда былъ снятъ, вслѣдствіе проведенія линіи полевого телеграфа отъ Гирина до Хайлунчена, и получилъ новую задачу — связать штабъ отряда генерала Ренненкампфа въ д. Нюсиндяцза, близъ Хайлунчена, съ лѣвымъ авангардомъ его въ д. Люхеджанъ.

При выполненіи первой задачи воздушному телеграфу не удалось добиться надежнаго сообщенія на линіи Итунчжоу—Хайлунченъ отчасти вслѣдствіе общей неподготовленности личнаго состава, который пріобрѣталъ навыкъ только практикой, отчасти вслѣдствіе

помѣхи со стороны первой группы, ближайшая станція которой была всего лишь въ 70 верстахъ отъ Итунчжоу.

Въ новомъ раіонѣ работа пошла несравненно успѣшнѣе, и къ концу іюля было установлено вполнѣ надежное сообщеніе между Нюсиндяцза и Люхеджанъ на разстояніи 46 вер. Обѣ группы были совершенно обособлены одна отъ другой, и разстояніе между ними (130 вер.) допускало одновременную работу. Только однажды при поднятіи въ Годзяданѣ, въ концѣ сентября, воздушнаго провода при помощи змѣя былъ случай полученія телеграммы, адресованной изъ Нюсиндяцза въ Люхеджанъ, что указывало на возможность установленія непосредственной передачи депешъ на разстояніи болѣе 100 вер., но дальнѣйшихъ систематическихъ опытовъ въ этомъ направленіи не производилось, такъ какъ вскорѣ радіотелеграфныя части начали готовиться вмѣстѣ съ прочими войсками къ переходу въ раіонъ зимняго расположенія.

Пропускная способность линіи первой группы, въ которой дѣло получило бо́льшее развитіе, вначалѣ была равна всего лишь 200 словамъ въ сутки, въ концѣ августа она возросла до 1.280, а въ концѣ сентября достигла 2.100 словъ. Къ сожалѣнію, вслѣдствіе сильнаго развитія сѣти проводовъ полевого и военнаго телеграфовъ и телефоновъ, пропускная способность радіотелеграфа была использована не болѣе, какъ на одну треть. Штабы и части войскъ очень медленно привыкали къ новому способу сообщенія, и бо́льшая часть проходившихъ по линіи радіограммъ была служебнаго*) или частнаго характера.

Въ концѣ іюня 1905 г. было приступлено къ устройству обширной воздушной сѣти съ мощными мѣстными станціями для соединенія Владивостока съ Харбиномъ и Хабаровскомъ, но вслѣдствіе заключенія мира работы не были доведены до конца [681].

Голубиная почта.

Заканчивая описаніе телеграфной связи въ минувшей войнѣ, слѣдуетъ упомянуть еще о голубиной почтѣ.

Почтово-голубиныя средства Дальняго Востока къ началу войны были въ зачаточномъ видѣ и состояли изъ:

1) Военно-голубиной станціи въ Портъ-Артурѣ, имѣвшей 45 голубей, дрессированныхъ до Ляояна, и 31 голубя—до Чифу.

2) 100 паръ голубей общества любителей голубинаго спорта Кит. Вост. жел. дор. въ Ляоянѣ, которыхъ только предполагалось еще дрессировать къ Портъ-Артуру.

---

*) По службѣ самого телеграфа.

3) 50 паръ голубей такого же общества въ Харбинѣ, тоже не дрессированныхъ.

4) Нештатной военно-голубиной станціи во Владивостокѣ. Въ ней имѣлось 27 голубей, дрессированныхъ до Никольска-Уссурійскаго и 11 голубей—до Посьета. Кромѣ того, при крѣпостной конно-охотничьей командѣ было 55 голубей, дрессированныхъ по разнымъ направленіямъ на 100 вер. отъ крѣпости [682].

22 февраля дрессированные голуби были вывезены изъ Портъ-Артура въ конечные пункты дрессировки и прибывшіе въ Ляоянъ были переданы на голубятню Заамурскаго округа пограничной стражи. По неизвѣстнымъ причинамъ, для сношеній, хотя и одностороннихъ, съ осажденной крѣпостью этими голубями не пользовались. Въ началѣ мая Намѣстникомъ было обращено вниманіе на это обстоятельство и послѣдовалъ соотвѣтственный запросъ Штабу арміи [683], на который послѣдній отвѣтилъ, что предполагается воспользоваться голубями въ случаѣ надобности [684]. До оставленія Ляояна такъ этими голубями и не воспользовались, а во время отступленія ихъ не успѣли взять на послѣдніе отходившіе поѣзда, и голуби были выпущены [685].

На этомъ и кончилась дѣятельность голубиной почты. Были еще слабыя попытки создать эту почту при Штабѣ арміи и дѣлались предварительныя сношенія съ Кіевскимъ, Московскимъ и Новороссійскимъ обществами голубинаго спорта о высылкѣ почтарей, но никакихъ результатовъ попытки эти не имѣли.

Организація почты. Общія распоряженія.

Перечисленныя въ началѣ главы *) почтовыя учрежденія, существовавшія въ Южной Маньчжуріи къ открытію военныхъ дѣйствій, были связаны между собою желѣзной дорогой, за исключеніемъ Бицзыво и Фынхуанчена, расположенныхъ на грунтовыхъ дорогахъ.

Учрежденія на желѣзной дорогѣ производили обмѣнъ почты ежедневно, лежавшія же на грунтовыхъ путяхъ: одинъ разъ въ недѣлю—на Бицзыво и два раза въ мѣсяцъ—на Фынхуанченъ. Кромѣ желѣзнодорожнаго сообщенія, почтовыя конторы въ Портъ-Артурѣ и Дальнемъ посредствомъ пароходовъ имѣли обмѣнъ съ Нагасаки, Чифу и Шанхаемъ транзитной простой письменной и газетной корреспонденціи, пересылавшейся черезъ Россію изъ Западной Европы (карт. прил. № 51).

Столичныя газеты и письма находились въ пути до Портъ-Артура, при нормальныхъ условіяхъ, отъ 19 до 23 сутокъ. Пріемъ

---

*) См. стр. 318.

и выдача всякаго рода корреспонденціи были допущены въ полевыхъ учрежденіяхъ согласно правилъ, дѣйствующихъ внутри Имперіи. Уклоненіе отъ этихъ правилъ заключалось лишь въ ограниченіи переводныхъ и сберегательныхъ операцій, установленныхъ только для нѣкоторыхъ конторъ*) и въ безплатной пересылкѣ воинскими чинами простыхъ писемъ, вѣсомъ до 2 лотовъ.

Послѣ объявленія войны, согласно положенія о полевомъ управленіи войскъ въ военное время, должны были послѣдовать дальнѣйшія ограниченія, а именно прекращеніе пріема: заказныхъ писемъ, корреспонденціи съ наложеннымъ платежомъ и посылокъ вѣсомъ болѣе 6 фунтовъ, при чемъ пріемъ посылокъ менѣе 6 фунтовъ могъ быть допущенъ только безъ обозначенія цѣны. Между тѣмъ, для облегченія войскъ, находившихся въ Маньчжуріи во время подавленія китайскихъ безпорядковъ, 25 февраля 1901 г. послѣдовало Высочайшее соизволеніе на предоставленіе Министрамъ Военному и Внутреннихъ Дѣлъ, по взаимному соглашенію, дѣлать изъятія изъ установленныхъ положеніемъ правилъ и, въ силу этого, были допущены пріемъ и выдача заказныхъ писемъ, корреспонденціи съ наложеннымъ платежомъ, закрытыхъ цѣнныхъ пакетовъ и посылокъ вѣсомъ до 1 пуда.

Въ виду того, что обстановка Русско-Японской войны, при закрытомъ для насъ морскомъ пути и несравненно бо́льшей численности арміи, существенно отличалась отъ условій 1901 г., Министръ Внутреннихъ Дѣлъ въ февралѣ 1904 г. возбудилъ вопросъ объ отмѣнѣ этихъ распоряженій (686). Командующій арміей, запрошенный по этому поводу, призналъ возможнымъ сдѣлать ограниченія лишь по отношенію къ посылкамъ, предложивъ, чтобы частныя посылки изъ Имперіи въ армію были вѣсомъ не болѣе 15 фунтовъ и безъ цѣны, изъ арміи же въ Имперію—только съ вещами, оставшимися послѣ умершихъ чиновъ арміи. Въ іюлѣ 1904 г. Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ было объявлено во всеобщее свѣдѣніе, что пріемъ цѣнныхъ посылокъ изъ учрежденій Имперіи въ полевыя учрежденія Южной Маньчжуріи, начиная отъ Тѣлина, и на Квантунъ прекращенъ и принимаются посылки лишь безъ цѣны и вѣсомъ не болѣе 15 фунтовъ (687).

Затѣмъ въ ноябрѣ 1904 г. съ цѣлью облегченія доставки въ армію теплыхъ вещей, высылаемыхъ частными лицами своимъ близкимъ, Государь Императоръ соизволилъ разрѣшить безплатную отправку въ армію посылокъ вѣсомъ до 1 пуда отъ одного лица. Были назначены сборные пункты для этого рода посылокъ, откуда онѣ въ запломбированныхъ вагонахъ направлялись въ Сызрань, въ послѣднемъ же пунктѣ изъ этихъ вагоновъ формировались поѣзда,

*) Въ Портъ-Артурѣ и Дальнемъ.

которые разъ въ недѣлю росписаніемъ Сибирскаго скораго поѣзда отправлялись въ Харбинъ. Въ Харбинѣ посылки сортировались и разсылались адресатамъ [688].

Обмѣнъ почты между полевыми учрежденіями.

Почтовыя сообщенія между полевыми учрежденіями устанавливались тотчасъ же послѣ открытія ихъ въ томъ или другомъ пунктѣ. Во время Ляоянскаго періода кампаніи (карт. прил. № 52) корреспонденція изъ корпусныхъ и запасныхъ конторъ направлялась въ Ляоянскую контору, служившую главнымъ сборнымъ пунктомъ; во время Мукденскаго періода эту роль играла Мукденская контора (карт. прил. № 53), во время Сыпингайскаго—Гунчжулинская контора (карт. прил. № 54).

Полевыя учрежденія заказную и простую корреспонденцію, направляемую въ Имперію, отсылали въ соотвѣтствующіе вагоны пересылки почты задѣланною, а страховую—въ такомъ же видѣ до узловыхъ пунктовъ движенія почтовыхъ вагоновъ. Это сильно усложняло работу полевыхъ конторъ и поэтому послѣ перемѣщенія центральной конторы въ Гунчжулинъ порядокъ направленія корреспонденціи въ Имперію былъ измѣненъ: простая и заказная корреспонденція посылалась розсыпью въ центральную контору и почтовые вагоны, страховая же корреспонденція, тоже розсыпью, одною третью полевыхъ учрежденій—въ центральную контору и двумя третями—въ Харбинскую главную контору. Въ этихъ конторахъ производилась надлежащая задѣлка корреспонденціи.

Обмѣнъ почты между полевыми учрежденіями производился большею частью не менѣе одного раза въ сутки, при чемъ для учрежденій, удаленныхъ отъ линіи желѣзной или конно-желѣзной дорогъ, средствами для доставки почты служили частью обозы корпусныхъ конторъ, частью подставы, учрежденныя на этапныхъ дорогахъ.

Вся корреспонденція изъ Имперіи направлялась въ главную полевую почтовую контору въ Харбинъ. Въ этой конторѣ корреспонденція разсортировывалась на части войскъ и направлялась въ центральную контору.

Замедленіе въ движеніи почтовой корреспонденціи.

Несмотря на принимаемыя полевымъ управленіемъ мѣры къ ускоренію доставки корреспонденціи, движеніе ея вслѣдствіе недостатка личнаго состава въ полевыхъ учрежденіяхъ замедлялось по мѣрѣ роста ея въ количественномъ отношеніи. Въ главное управленіе почтъ и телеграфовъ посыпались жалобы на неисправность полевой почты, которыя нашли откликъ въ періодической печати, и въ октябрѣ 1904 г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ счелъ нужнымъ довести объ этомъ до свѣдѣнія Главнокомандующаго [689]. По приказанію Главнокомандую-

щаго было произведено разслѣдованіе, которое обнаружило, что изъ полученныхъ за три мѣсяца (іюль, августъ и сентябрь) Мукденской конторой 6.184 заказныхъ пакетовъ не было выдано 505, т. е. болѣе 8%; изъ 12.292 страховыхъ не былъ выданъ 1.721 пакетъ, т. е. болѣе 14%, хотя повѣстки и были разосланы. Простая корреспонденція скоплялась главнымъ образомъ въ корпусныхъ и запасныхъ конторахъ [690].

Причины накопленія корреспонденціи въ центральной конторѣ, по мнѣнію лица, производившаго разслѣдованіе [691], заключались въ недостаточности личнаго состава и въ неточности адресованія корреспонденціи, слѣдствіемъ чего являлись возвращеніе неправильно засланной корреспонденціи, дополнительныя справки и вторичная разсылка ея по надлежащему направленію. Неточность адресовъ, помимо общихъ причинъ этого явленія, заключавшихся отчасти въ небрежности, отчасти въ неосвѣдомленности отправителей, обусловливалась особыми обстоятельствами минувшей войны.

Заключались эти обстоятельства, во-первыхъ, въ томъ, что нѣкоторыя части, командированныя изъ Европейской Россіи, входя въ составъ арміи, перемѣняли свое наименованіе, какъ, напримѣръ, артиллерійскія батареи, взятыя изъ полевой артиллеріи на развертываніе Восточно-Сибирскихъ и резервныхъ артиллерійскихъ бригадъ; во-вторыхъ, въ томъ, что укомплектованія, прибывавшія подъ номерами эшелоновъ, вовсе утрачивали организацію и разбивались по войсковымъ частямъ, между тѣмъ отправители корреспонденціи продолжали на адресахъ писать наименованіе тѣхъ частей (батарей, запасныхъ баталіоновъ или эшелоновъ), въ составѣ которыхъ ихъ близкіе отправились на войну. Въ результатѣ чинамъ центральной почтовой конторы приходилось разбирать путаницу и исправлять адреса.

Въ корпусныхъ конторахъ корреспонденція залеживалась главнымъ образомъ вслѣдствіе того, что корпусные штабы, даже при незначительныхъ передвиженіяхъ, перемѣщали съ собою и корпусныя конторы, лишая ихъ возможности производить въ это время обмѣнъ почты съ вагонами. Во время же крупныхъ боевъ отсылали ихъ въ тылъ, иногда даже безъ указанія пункта остановки [692].

Въ началѣ декабря Главнокомандующій объ обнаруженныхъ недочетахъ телеграфировалъ Министру Внутреннихъ Дѣлъ, съ просьбой командировать въ армію представителя отъ главнаго управленія почтъ и телеграфовъ для всесторонняго разслѣдованія на мѣстѣ причинъ непорядка и для изысканія способовъ къ его устраненію [693].

Въ концѣ января 1905 г. въ Маньчжурію прибылъ командированный главнымъ управленіемъ почтъ и телеграфовъ проф. Осадчій, который произвелъ ревизію полевыхъ почтово-телеграфныхъ учре-

жденій. Помимо цѣлаго ряда мѣръ техническаго характера къ устраненію неисправностей и упущеній почтовой части [694], проф. Осадчимъ было предложено учредить при центральной почтовой конторѣ справочное бюро для выясненія и сообщенія полевымъ учрежденіямъ данныхъ относительно направленія корреспонденціи вновь прибывающимъ чинамъ арміи, а равно о корреспонденціи съ неполными адресами, недоставленной полевыми учрежденіями за неразысканіемъ адресатовъ.

Мукденское сраженіе замедлило осуществленіе этой мѣры, и справочное бюро открыло свои дѣйствія уже въ Гунчжулинѣ, въ концѣ марта, послѣ рѣшенія Главнокомандующаго остановиться на Сыпингайскихъ позиціяхъ.

Окончательно обязанности бюро вылились въ слѣдующую форму: 1) сборъ свѣдѣній о лицахъ, находящихся и прибывающихъ въ раіонъ расположенія арміи; 2) полученіе отъ управленія дежурнаго генерала при Главнокомандующемъ и комендантовъ головныхъ этаповъ свѣдѣній о томъ, въ какія арміи и корпуса входили вновь прибывающія изъ Имперіи войска и въ какія части войскъ разсылались укомплектованія, и 3) сборъ свѣдѣній о дислокаціи войскъ.

Главнымъ матеріаломъ для работы бюро послужили именные списки, доставленные въ него по приказанію Главнокомандующаго различными частями и учрежденіями. Затѣмъ бюро періодически разсылало во всѣ части и учрежденія арміи печатныя объявленія съ приглашеніемъ всѣхъ лицъ, желающихъ получать своевременно адресованную имъ корреспонденцію, сообщать въ бюро свои адреса съ указаніемъ и той полевой почтовой конторы, изъ которой они ее получаютъ.

Полевыя почтовыя конторы и телеграфныя отдѣленія, имѣвшія невыданную корреспонденцію, присылали въ бюро для справокъ: на посылки, денежные пакеты и телеграммы—повѣстки и списки, а простыя письма—непосредственно; кромѣ того, списки нерозданной корреспонденціи помѣщались періодически въ „Вѣстникѣ Маньчжурскихъ армій“. Справочное бюро, по наведеніи справокъ, направляло невыданную корреспонденцію разысканнымъ адресатамъ, а въ случаѣ безуспѣшности справокъ—періодически печатало и разсылало въ части войскъ брошюры о родѣ невыданной корреспонденціи. Сверхъ того, списки корреспонденціи до востребованія вывѣшивались на вокзалахъ, крупныхъ этапахъ и прочихъ людныхъ мѣстахъ [695].

Благодаря мѣрамъ, принятымъ къ устраненію замѣченныхъ ревизіей упущеній, главнымъ образомъ благодаря командированію изъ Европейской Россіи почтово-телеграфныхъ чиновниковъ для заполненія штатовъ съ резервомъ до 15% на случай болѣзни и необхо-

димости экстреннаго открытія новыхъ учрежденій, лѣтомъ 1905 г. удалось поставить почтовое дѣло на твердую почву. Жалобы на медленность движенія корреспонденціи почти прекратились и изрѣдка заявлялись лишь претензіи на непослѣдовательность ея полученія, т. е. на то, что позднѣйшія письма получались раньше, чѣмъ отправленныя передъ ними. Но устранить этотъ непорядокъ было уже не во власти почтово-телеграфнаго вѣдомства, такъ какъ происходилъ онъ отъ неравномѣрнаго движенія почты по желѣзной дорогѣ. Дѣло въ томъ, что въ цѣляхъ ускоренія доставки газетъ и простой корреспонденціи разрѣшено было извѣстное количество ея принимать на скорые Сибирскіе поѣзда *), которые въ пути обгоняли поѣзда другихъ наименованій и пользовались преимуществомъ движенія въ случаѣ нарушенія нормальнаго расписанія. Поэтому, естественно, корреспонденція, принятая на скорый поѣздъ, нерѣдко обгоняла въ пути ранѣе отправленную на почтовомъ поѣздѣ. Конечно, легко было бы избѣжать этой непослѣдовательности, ограничивъ перевозку корреспонденціи только почтовыми поѣздами, идущими въ затылокъ одинъ другому, но отъ этого пострадали бы только чины арміи, лишившись одного изъ способовъ быстрой доставки вѣстей съ родины.

Статистическія свѣдѣнія о движеніи почтовой и телеграфной корреспонденціи.

Итоги дѣятельности полевыхъ почтово-телеграфныхъ учрежденій за всю кампанію съ 1 февраля 1904 г. по 1 октября 1905 г. сводятся къ ниже приводимымъ цифровымъ даннымъ почтоваго и телеграфнаго обмѣна:

	Простой корреспонд. (696)	Заказной корреспонд.	Денежн. пакет.	Посылокъ.	Телеграммъ (697)
Всего	103.758.119	1.903.209	2.031.719	538.591	3.944.884
Въ среднемъ на день . . .	172.960	3.172	3.386	898	6.575

Къ сожалѣнію, трудно прослѣдить постепенный ростъ корреспонденціи по мѣсяцамъ, вслѣдствіе отсутствія обработаннаго матеріала (698). Представляется возможнымъ разбить статистическія свѣдѣнія о движеніи корреспонденціи на два періода кампаніи: первые 10 мѣсяцевъ (съ 1 февраля по 1 декабря 1904 г.) при существованіи только одной Маньчжурской арміи и послѣдующіе 10 мѣсяцевъ (съ 1 декабря 1904 г. по 1 октября 1905 г.) при существованіи трехъ армій. Согласно имѣющихся данныхъ на день въ среднемъ приходилось:

*) См. наст. томъ II часть, гл. XI, „Желѣзныя дороги“.

	Простой кор.	Заказной кор.	Денеж. пак.	Посылокъ.	Телеграммъ.
Въ первый періодъ. .	146.178	2.105	2.016	352	4.895
Во второй періодъ. .	196.742	4.239	4.756	1.444	8.255
Возрастаніе въ %	35%	101%	136%	310%	69%

Численный составъ дѣйствующей арміи къ концу второго періода сравнительно съ концомъ перваго возросъ на 83%. Слѣдовательно, обмѣнъ простой корреспонденціи и телеграммъ нѣсколько отставалъ отъ роста арміи, обмѣнъ же прочихъ видовъ корреспонденціи сильно опережалъ его.

Военная цензура.

Уже въ самомъ началѣ кампаніи, какъ было упомянуто выше *), были приняты нѣкоторыя мѣры противъ распространенія свѣдѣній, важныхъ въ военномъ отношеніи. Затѣмъ 5 февраля 1904 г. вслѣдствіе Высочайшаго повелѣнія, переданнаго Намѣстнику Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, послѣдовало распоряженіе объ установленіи цензуры всѣхъ извѣстій и статей, касающихся дѣйствій арміи и флота. Цензура эта была возложена на Полевой и Морской Штабы Намѣстника [699].

13 февраля была установлена цензура для частныхъ телеграммъ [700]. Въ силу этого распоряженія пользованіе телеграфомъ для частныхъ надобностей было разрѣшено при условіи предварительной цензуры телеграммъ, которая была возложена по отношенію къ лицамъ, состоящимъ на государственной службѣ—на ихъ начальство, по отношенію къ прочимъ лицамъ—на мѣстныхъ войсковыхъ начальниковъ или комендантовъ (въ крѣпостяхъ). Эта мѣра ограничивала всеобщее пользованіе телеграфомъ для частныхъ цѣлей и устанавливала извѣстный контроль надъ телеграфными сообщеніями, но въ ней не видно еще учрежденія цензуры свѣдѣній, идущихъ съ театра войны и касающихся военныхъ дѣйствій, такъ какъ подобная децентрализація, конечно, исключала понятіе о какой-либо цензурѣ.

Установленіе военной цензуры въ качествѣ учрежденія, наблюдающаго за тѣмъ, чтобы извѣстія, исходящія съ театра войны, не заключали въ себѣ свѣдѣній, составляющихъ военную тайну, послѣдовало лишь въ концѣ февраля 1904 г. по полученіи изъ Петербурга выработанныхъ при главномъ управленіи по дѣламъ печати правилъ для опубликованія военныхъ извѣстій.

Согласно этихъ правилъ (прил. № 10) всѣ извѣстія и статьи, предназначаемыя къ помѣщенію въ періодическія изданія и касающіяся военныхъ приготовленій, передвиженія войскъ и флота и дѣй-

*) См. стр. 319.

ствій ихъ, подлежали предварительному разсмотрѣнію компетентныхъ военныхъ властей.

Въ качествѣ этихъ властей были указаны Полевой и Морской Штабы Намѣстника, особая комиссія въ Петербургѣ изъ чиновъ Военнаго и Морского Министерствъ съ участіемъ представителя отъ главнаго управленія по дѣламъ печати и частныя комиссіи при штабахъ военныхъ округовъ и главныхъ военныхъ портовъ.

Такимъ образомъ, черезъ цензуру Полевого и Морского Штабовъ Намѣстника должны были проходить всѣ извѣстія съ театра военныхъ дѣйствій, черезъ цензуру особой и частной комиссій—свѣдѣнія, касающіяся военныхъ дѣйствій, но идущія изъ прочихъ мѣстъ. На особую комиссію, кромѣ того, возлагалось общее руководство военной цензурой.

На основаніи сообщенныхъ Штабу Намѣстника правилъ 29 февраля было отдано приказаніе [701] объ учрежденіи на Дальнемъ Востокѣ частныхъ цензурныхъ комиссій: въ Ляоянѣ—при штабѣ Командующаго Маньчжурской арміей, въ Харбинѣ—при штабѣ военно-окружныхъ управленій, въ Хабаровскѣ—при штабѣ Приамурскаго военнаго округа, во Владивостокѣ и Портъ-Артурѣ—при крѣпостныхъ штабахъ. Затѣмъ разновременно были учреждены цензурныя комиссіи на о. Сахалинѣ, въ Инкоу, въ Никольскѣ-Уссурійскомъ, въ Благовѣщенскѣ, въ Читѣ и при Штабахъ трехъ Маньчжурскихъ армій.

Учрежденіе частныхъ цензурныхъ комиссій вызывалось тѣмъ обстоятельствомъ, что сосредоточеніе цензуры всѣхъ телеграммъ, заключающихъ военныя извѣстія, въ Штабѣ Намѣстника неминуемо повлекло бы за собою такую задержку въ ихъ движеніи, при которой самыя извѣстія въ значительной степени утратили бы свой интересъ. Но, съ другой стороны, при различіи во взглядахъ частныхъ комиссій на то, что считается военной тайной, въ разныхъ мѣстностяхъ создались неодинаковыя условія для корреспонденціи этого рода, и нерѣдко случалось, что телеграммы, не пропускаемыя одной комиссіей, получали пропускъ у другой.

Слѣдующимъ шагомъ въ дѣлѣ цензуры военныхъ свѣдѣній было распоряженіе главнаго управленія по дѣламъ печати о воспрещеніи печатать письма военнослужащихъ съ театра войны безъ разрѣшенія на то ближайшаго мѣстнаго начальства. Затѣмъ въ апрѣлѣ Намѣстникъ распространилъ цензуру на частную письменную корреспонденцію, идущую изъ раіона арміи за границу [702]. Согласно этого распоряженія письма военнослужащихъ, направляемыя за границу, должны были имѣть печать части, въ которой они служатъ, а частныхъ лицъ, находившихся на театрѣ войны,—печать одного изъ штабовъ. Что же касается писемъ, направляемыхъ въ Японію и Америку, то

цензура ихъ была поручена, сверхъ того, военно-цензурнымъ комиссіямъ, къ которымъ письма должны были поступать незапечатанными.

Такой порядокъ цензуры продолжалъ существовать до конца 1904 г. Въ началѣ 1905 г. съ учрежденіемъ цензурнаго отдѣленія въ Штабѣ Главнокомандующаго разновременно отданныя распоряженія были приведены въ систему, дополнены и 17 января объявлены во всеобщее свѣдѣніе приказаніемъ Главнокомандующаго (703).

Основные пункты этого приказанія были слѣдующіе:

1) На театрѣ войны ни одна телеграмма (кромѣ правительственныхъ) не могла быть принята на телеграфѣ безъ разрѣшительной печати.

2) Право давать разрѣшеніе на отправку телеграммъ, содержащихъ свѣдѣнія или разсужденія о военныхъ дѣйствіяхъ, безъ различія того, адресовались ли онѣ частнымъ лицамъ или предназначались для печати, было предоставлено военно-цензурнымъ комиссіямъ, которыя и несли отвѣтственность за содержаніе разрѣшеннаго текста.

3) Разрѣшеніе на подачу частныхъ депешъ (не трактующихъ о военныхъ дѣйствіяхъ) на русскомъ языкѣ было предоставлено: для служащихъ—ихъ начальству (имѣющему казенную печать), а для прочихъ лицъ—старшимъ мѣстнымъ начальникамъ (въ крѣпостяхъ—комендантамъ), равно и военно-цензурнымъ комиссіямъ, гдѣ таковыя находились.

4) Разрѣшеніе на подачу частныхъ депешъ на иностранныхъ языкахъ предоставлено было исключительно военно-цензурнымъ комиссіямъ.

5) Письма, адресованныя въ Россію, разрѣшено было отправлять безъ разрѣшительной печати.

6) Письма, адресованныя за границу вообще, должны были имѣть на конвертѣ разрѣшительную печать частей войскъ, штабовъ или военно-цензурныхъ комиссій, съ отвѣтственностью за ихъ содержаніе того учрежденія, которое приложило печать. Письма, адресованныя въ Японію или Америку, должны были имѣть обязательно разрѣшительную печать военно-цензурныхъ комиссій.

7) Газетныя статьи, посылаемыя для русской печати, цензурѣ на театрѣ войны не подлежали, такъ какъ имъ предстояла военная цензура въ Россіи.

8) Газетныя статьи, предназначаемыя для иностранной печати, обязательно должны были представляться въ военно-цензурныя комиссіи.

Такимъ образомъ, военная цензура, какъ и прежде, была разсредоточена между цензурными комиссіями, при чемъ, съ образованіемъ въ Маньчжуріи трехъ армій, на этомъ театрѣ военныхъ дѣйствій

вмѣсто ранѣе дѣйствовавшихъ двухъ комиссій (при Штабѣ Намѣстника и при Штабѣ Маньчжурской арміи) появилось четыре комиссіи (при Штабѣ Главнокомандующаго и при Штабахъ трехъ армій).

Если при существованіи двухъ самостоятельныхъ комиссій уже сказывалось различіе во взглядахъ ихъ на секретность тѣхъ или другихъ свѣдѣній, то еще рѣзче обнаружилось это обстоятельство при существованіи въ одномъ раіонѣ четырехъ самостоятельныхъ комиссій. Въ телеграммахъ корреспондентовъ начали проскальзывать свѣдѣнія, недопустимыя въ печати, и особая комиссія въ Петербургѣ принуждена была прибѣгнуть ко вторичной цензурѣ телеграммъ, приходившихъ съ театра войны, что, конечно, возбудило справедливый протестъ корреспондентовъ, телеграммы которыхъ подвергались сокращенію уже по полученіи въ Россіи (704). Обстановка указывала на необходимость объединенія военной цензуры въ однѣхъ рукахъ, такъ какъ руководительство неподчиненными органами при томъ общемъ принципѣ полной самостоятельности, который былъ проведенъ при учрежденіи полевыхъ управленій трехъ Маньчжурскихъ армій, врядъ ли могло принести какую-либо пользу. Подтвержденіемъ этого можетъ служить фактъ такого рода: 13 января однимъ изъ военныхъ корреспондентовъ съ разрѣшенія цензора Штаба II арміи было отправлено Петербургскому телеграфному агентству двѣ телеграммы о переходѣ нашихъ войскъ въ рѣшительное наступленіе и о ходѣ первоначальныхъ боевыхъ столкновеній. Содержаніе этихъ телеграммъ обратило на себя вниманіе чиновъ почтово-телеграфнаго вѣдомства центральнаго телеграфнаго отдѣленія въ Мукденѣ, и обѣ телеграммы, до передачи ихъ по назначенію, были доставлены на просмотръ въ цензурное отдѣленіе Штаба Главнокомандующаго. Такъ какъ въ расчеты Полевого Штаба не входило обнаруживать въ то время размѣры начатаго наступленія, то телеграммы отправлены не были. При разслѣдованіи этого случая, съ цѣлью согласованія дѣятельности цензуры Штаба II арміи со взглядами цензурнаго отдѣленія Штаба Главнокомандующаго, оказалось, что означенныя телеграммы были на предварительномъ просмотрѣ у Командующаго арміей, для котораго указанія цензурнаго отдѣленія, конечно, не могли служить авторитетомъ (705).

Но объединеніе военной цензуры въ одномъ органѣ, какъ уже было упомянуто выше, имѣло серьезныя неудобства въ отношеніи замедленія въ движеніи телеграммъ и въ трудности доставки ихъ съ отдаленныхъ участковъ раіона военныхъ дѣйствій въ центральную цензуру, что, въ сущности, и привело къ учрежденію нѣсколькихъ цензурныхъ комиссій. Поэтому рѣшено было установить новый порядокъ, въ силу котораго телеграммы могли приниматься на всѣхъ телеграфныхъ станціяхъ въ раіонѣ армій безъ предварительной цен-

зуры съ тѣмъ, чтобы при дальнѣйшемъ пути онѣ передавались въ цензурное отдѣленіе Штаба Главнокомандующаго, а оттуда, по разрѣшеніи ихъ, возвращались обратно на телеграфъ для отправки по назначенію.

Такой порядокъ имѣлъ несомнѣнныя преимущества: онъ устранялъ разнообразіе во взглядахъ разныхъ цензоровъ на допускаемыя въ печать свѣдѣнія; сокращалъ въ штабахъ число лицъ, занятыхъ цензурой; облегчалъ упорядоченіе этого дѣла, сосредоточивая его въ одномъ органѣ и допуская болѣе спокойную и осторожную цензуру телеграммъ во время боевъ лицами, стоящими нѣсколько въ сторонѣ отъ боевой сутолоки. Наконецъ, этотъ порядокъ облегчалъ наблюденіе за корреспондентами, такъ какъ всѣ телеграммы ихъ обязательно должны были проходить передъ глазами цензурнаго отдѣленія, благодаря чему опредѣлялся характеръ корреспонденцій каждаго изъ нихъ.

Для корреспондентовъ новый порядокъ представлялъ значительное облегченіе въ томъ отношеніи, что имъ не было надобности искать военныхъ цензоровъ для наложенія разрѣшительной печати на телеграммы, что во время боевъ при безпрестанныхъ передвиженіяхъ Штабовъ армій составляло не легкую задачу. Телеграммы ихъ безпрепятственно принимались ближайшими станціями и немедленно передавались на центральную телеграфную станцію. Единственное неудобство заключалось въ томъ, что корреспондентамъ нерѣдко приходилось переплачивать лишнія деньги за слова недопущеннаго къ передачѣ текста, но избѣжать этого можно было только установленіемъ очень сложныхъ денежныхъ расчетовъ, неосуществимыхъ въ обстановкѣ военнаго времени. Во всякомъ случаѣ, если корреспондентовъ стѣснялъ излишній расходъ при отправленіи телеграммъ, имъ не возбранялось доставлять свои корреспонденціи непосредственно въ цензурное отдѣленіе и телеграфировать затѣмъ только прошедшій черезъ цензуру текстъ.

Новый порядокъ военной цензуры 6 февраля 1905 г. былъ объявленъ въ приказаніи Главнокомандующаго [706]. Объединеніе коснулось лишь раіона военныхъ дѣйствій, такъ какъ военно-цензурныя комиссіи въ Харбинѣ, Хабаровскѣ, Владивостокѣ и прочихъ поименованныхъ выше пунктахъ Дальняго Востока не были отмѣнены отчасти вслѣдствіе того, что исходившія изъ этихъ пунктовъ свѣдѣнія имѣли уже второстепенное значеніе, главнымъ же образомъ вслѣдствіе непреодолимыхъ затрудненій къ объединенію цензуры надъ ними.

Въ этомъ видѣ организація военной цензуры осталась до конца кампаніи и, судя по тому, что въ дальнѣйшемъ существенныхъ вопро-

совъ о ея измѣненіи не поднималось, она, повидимому, оказалась соотвѣтствующей условіямъ минувшей кампаніи.

Цензурное отдѣленіе Полевого Штаба.

Исполнительная дѣятельность военной цензуры послѣ установленія ея на театрѣ военныхъ дѣйствій первоначально была сосредоточена въ развѣдывательномъ отдѣленіи Штаба Намѣстника, такъ какъ особаго органа для этого положеніемъ о полевомъ управленіи войскъ въ военное время предусмотрѣно не было. Затѣмъ, какъ вслѣдствіе сложности работъ развѣдывательнаго отдѣленія по спеціальному его назначенію, такъ и вслѣдствіе развившагося дѣлопроизводства по цензурѣ и завѣдыванію корреспондентами, это дѣлопроизводство въ концѣ марта было выдѣлено въ качествѣ самостоятельнаго органа, подчиненнаго непосредственно генералъ-квартирмейстеру Полевого Штаба (707). Сфера его дѣятельности была опредѣлена двумя основными пунктами: 1) цензура телеграммъ и корреспонденцій, посылаемыхъ въ печать изъ мѣстъ расположенія главной квартиры и 2) завѣдываніе военными корреспондентами.

Послѣ назначенія г.-ад. Куропаткина Главнокомандующимъ дѣлопроизводство по военной цензурѣ бывшаго Штаба Намѣстника было переформировано въ цензурное отдѣленіе Штаба Главнокомандующаго, и соотвѣтственно этому кругъ дѣятельности его нѣсколько расширился. Къ упомянутымъ выше двумъ пунктамъ прибавилось принятіе возможныхъ мѣръ къ наблюденію за почтовой корреспонденціей корреспондентовъ; намѣчалась возможность распространенія тѣхъ свѣдѣній, огласка которыхъ была желательна, и, наконецъ, обработка иностранныхъ газетъ съ цѣлью выборокъ изъ нихъ свѣдѣній для развѣдывательнаго отдѣленія. Впослѣдствіи на цензурное отдѣленіе была возложена цензура издаваемой при Штабѣ Главнокомандующаго газеты „Вѣстникъ Маньчжурскихъ армій“ *).

Упраздненіе цензурныхъ комиссій при Штабахъ Маньчжурскихъ армій усилило работу цензурнаго отдѣленія въ количественномъ отношеніи. Наибольшаго напряженія работа его достигла въ теченіе Мукденскихъ боевъ (съ 17 февраля), когда число отправляемыхъ для печати телеграммъ возросло въ среднемъ до 26 въ сутки (708).

Несмотря на то, что цензурное отдѣленіе входило въ составъ управленія генералъ-квартирмейстера Полевого Штаба, обыкновенно оно располагалось отдѣльно отъ главной квартиры. Съ одной стороны, это имѣло нѣкоторое неудобство въ томъ отношеніи, что чины его нерѣдко бывали недостаточно оріентированы въ обстановкѣ, но, съ другой стороны, ставка главной квартиры освобождалась отъ стѣсни-

---

*) См. ниже стр. 367.

тельнаго наплыва корреспондентовъ, имѣвшихъ постоянную надобность въ сношеніяхъ съ цензурнымъ отдѣленіемъ. Пока военная цензура сосредоточивалась въ Штабѣ Намѣстника, то раздѣльное пребываніе ея отъ Штаба арміи являлось естественнымъ слѣдствіемъ расположенія этихъ Штабовъ въ различныхъ пунктахъ (Мукденъ и Ляоянъ). По включеніи цензурнаго отдѣленія въ Штабъ Главнокомандующаго оно было оставлено въ Мукденѣ въ то время, когда прочіе отдѣлы управленія генералъ-квартирмейстера были расположены въ Чансямутунѣ. Послѣ отхода арміи на Сыпингайскія позиціи главная квартира расположилась въ Гоцзяданѣ, цензурное же отдѣленіе отодвинулось въ Гунчжулинъ.

Общія указанія для военной цензуры.

Въ началѣ войны ни цензурныя учрежденія, ни военные корреспонденты не имѣли опредѣленныхъ указаній о томъ, какого рода свѣдѣнія не подлежали оглашенію въ печати. Цензура въ это время могла руководствоваться лишь собственнымъ усмотрѣніемъ и случайными замѣчаніями, которыя вызывались появленіемъ въ печати нежелательныхъ свѣдѣній. Только лишь въ маѣ 1904 г. въ Штабъ Намѣстника былъ доставленъ [(709)] выработанный въ Петербургѣ Главнымъ Штабомъ совмѣстно съ Главнымъ Морскимъ Штабомъ перечень свѣдѣній, касающихся военныхъ дѣйствій и не подлежащихъ оглашенію въ печати (прил. № 11). Въ этотъ перечень вошли какъ свѣдѣнія, касающіяся собственно боевыхъ дѣйствій, такъ и имѣющія къ нимъ косвенное отношеніе, какъ, напримѣръ: провозная способность желѣзныхъ дорогъ, подготовка подкрѣпленій въ Европейской Россіи и различныя непровѣренныя свѣдѣнія, могущія возбудить излишнее безпокойство въ публикѣ.

Однако, перечень этотъ оказался неполнымъ и недостаточно подробно разработаннымъ, вслѣдствіе чего въ концѣ ноября 1904 г. Главный Штабъ призналъ необходимымъ сообщить [(710)] для руководства еще дополнительный перечень (прил. № 12), въ которомъ, кромѣ пунктовъ, касающихся военныхъ дѣйствій, появилось указаніе о недопущеніи въ печати описаній въ сгущенныхъ краскахъ неблагопріятныхъ для насъ событій, какъ могущихъ вредно отозваться на народѣ, изъ котораго дѣйствующая армія черпаетъ свои силы, и критики дѣйствій и распоряженій начальствующихъ лицъ.

Но и послѣ этого цензурное отдѣленіе продолжало получать дальнѣйшія указанія, которыя увеличивали перечень свѣдѣній, не подлежащихъ оглашенію, и постепенно суживали кругъ тѣхъ извѣстій, которыя допускались въ печать. Отсутствіе въ первую половину кампаніи достаточно подробныхъ указаній о томъ, появленіе какихъ именно свѣдѣній въ печати нежелательно съ точки зрѣнія централь-

ныхъ органовъ Петербурга, смѣнилось во вторую половину обиліемъ замѣчаній на допущенные въ частныхъ случаяхъ пропуски. Это заставило цензурное отдѣленіе стать очень осторожнымъ и поставило его работу въ крайне тяжелыя условія вслѣдствіе постоянныхъ протестовъ военныхъ корреспондентовъ и упрековъ въ желаніи скрыть истину отъ публики.

Требованія Полевого Штаба заставляли вычеркивать изъ телеграммъ все, что имѣло прямое или косвенное отношеніе къ военнымъ дѣйствіямъ. Главный Штабъ слѣдилъ за тѣмъ, чтобы въ печать не проникали извѣстія, могущія повліять на общественное мнѣніе, сѣя смуту и излишнее безпокойство или навлекая напраслину на Военное Министерство. Корреспонденты, стремясь телеграфировать возможно больше изъ того, что видятъ и слышатъ, въ дни боевого затишья жадно прислушивались на вокзалахъ и другихъ людныхъ мѣстахъ къ свободной болтовнѣ офицеровъ и подслушанные кривотолки и небылицы спѣшили сообщить газетамъ. Непропускъ такихъ свѣдѣній раздражалъ ихъ, они отождествляли его съ „обманомъ Россіи", не желая вникнуть въ особыя требованія военной цензуры, которая на ряду съ завѣдомыми инсинуаціями зачастую не имѣла права пропускать и истину, коль скоро несвоевременное обнаруженіе ея могло принести ущербъ военному дѣлу.

Постоянные протесты военныхъ корреспондентовъ съ одной стороны, замѣчанія Главнаго Штаба—съ другой стороны, наконецъ, полная невозможность для военной цензуры, удаленной на нѣсколько тысячъ верстъ отъ родины, быть постоянно оріентированной въ томъ, оглашеніе какихъ именно свѣдѣній, не составляющихъ военной тайны, нежелательно въ данное время,—заставили Полевой Штабъ Главнокомандующаго просить объ установленіи для этого рода свѣдѣній вторичной цензуры въ Россіи.

18 апрѣля 1905 г. начальникъ Штаба Главнокомандующаго послалъ Начальнику Главнаго Штаба телеграмму слѣдующаго содержанія [711]:

„Свѣдѣнія, сообщенныя корреспондентами, состоящими при арміяхъ, „о которыхъ говорится въ нѣкоторыхъ телеграммахъ Главнаго Штаба, „являются отчасти нежелательными, такъ какъ могутъ вызвать въ „печати критику дѣятельности Военнаго Министерства, но съ другой „стороны, если строго придерживаться перечней, препровожденныхъ „Главнымъ Штабомъ въ 1904 г. при № 118 и № 8691, то корреспондентъ будетъ лишенъ возможности давать въ прессу свѣдѣнія, „могущія вызвать какой-либо интересъ въ читающей публикѣ. Такое „строгое цензированіе можетъ имѣть слѣдствіемъ справедливое нареканіе на армію и породить убѣжденіе, что, запрещая обстоятельныя

„корреспонденціи, армія скрываетъ истинное положеніе дѣлъ. Нельзя, „кромѣ того, не принять во вниманіе, что при значительной свободѣ „печати въ Россіи чрезмѣрно строгая цензура свѣдѣній, поступаю„щихъ изъ арміи, не будетъ согласоваться съ общимъ взглядомъ, „устанавливающимся нынѣ на прессу. Нападки и нареканія на дѣя„тельность Военнаго Министерства появляются въ печати и помимо „корреспонденцій съ театра войны. Независимо сего, оцѣнка событій, „сообщаемая корреспондентомъ, является лишь выраженіемъ его „личнаго взгляда, а потому, казалось бы, могла допускаться въ пе„чать съ соотвѣтственной оговоркой. Нельзя отрицать того, что чѣмъ „больше будетъ корреспонденцій съ театра войны и чѣмъ онѣ будутъ „полнѣе, тѣмъ болѣе это будетъ способствовать возбужденію въ рус„скомъ народѣ интереса къ войнѣ. Въ силу изложеннаго казалось „бы желательнымъ установить при арміи слѣдующія правила для цен„зированія корреспонденцій. Первое, возложить на военно-цензурныя „комиссіи театра войны обязанность безусловнаго непропуска свѣдѣ„ній, могущихъ выдать военную тайну, свѣдѣній, могущихъ быть „вредными для дѣйствующей арміи, а также безусловно невѣрныхъ „и такихъ, которыя не могутъ быть провѣрены въ данную минуту. „Второе, на личную отвѣтственность корреспондентовъ допускать „пропускъ ихъ личныхъ мнѣній, впечатлѣній и слуховъ, не могущихъ „въ данное время причинить вреда арміи, предоставивъ военной и „общей цензурамъ въ Россіи не допускать въ печать того, что неже„лательно для Военнаго Министерства. Третье, тѣмъ же военнымъ „корреспондентамъ, которые будутъ неоднократно замѣчены въ тен„денціозномъ искаженіи фактовъ и въ посылкѣ свѣдѣній, излишне „волнующихъ общество, если эти дѣянія не предусмотрѣны уголов„ными законами, объявлять предостереженія, запрещать корреспонди„ровать на извѣстный срокъ и даже удалять ихъ съ театра войны. „Главнокомандующій означенные три пункта правилъ цензированія „телеграммъ въ арміи одобрилъ“.

Въ первой части этой телеграммы съ перваго взгляда представляется мало понятнымъ ходатайство Полевого Штаба за корреспондентовъ, которые въ большинствѣ случаевъ для строго-военнаго дѣла являются неизбѣжнымъ зломъ, затѣмъ разсужденіе о потребностяхъ прессы и способахъ заинтересовать общество, что вовсе не входило въ компетенцію Штаба дѣйствующей арміи и, конечно, вѣрнѣе могло оцѣниваться центральными органами Петербурга. Сопоставленіе же этой части телеграммы со второй, въ которой предлагается избавить военную цензуру арміи отъ оцѣнки такихъ свѣдѣній, въ значеніи которыхъ для общихъ интересовъ Государства Полевой Штабъ недостаточно оріентированъ, выясняетъ, что первой частью телеграммы

не предлагалось Главному Штабу расширить объемъ свѣдѣній, допускаемыхъ въ печать, а скорѣе подчеркивалось различіе во взглядахъ на цензуру, при которомъ военно-цензурнымъ отдѣленіемъ легко могли быть пропущены свѣдѣнія, не подлежащія оглашенію по мнѣнію Главнаго Штаба.

Въ свою очередь Полевой Штабъ, обнаруживая въ получаемыхъ изъ Россіи газетахъ такія свѣдѣнія, огласка которыхъ была безусловно нежелательна въ интересахъ военныхъ дѣйствій, сообщалъ объ этомъ Главному Штабу *) съ просьбой объ установленіи болѣе строгой въ военномъ отношеніи цензуры печати.

Первое подобное сообщеніе было сдѣлано еще Штабомъ Намѣстника въ мартѣ 1904 г. [712] по поводу появившейся въ газетѣ „Русскія Вѣдомости" статьи „Наша Маньчжурская армія", содержавшей нѣкоторыя свѣдѣнія, не подлежащія оглашенію. Остальныя сообщенія относились главнымъ образомъ къ Сыпингайскому періоду кампаніи. Поводомъ къ нимъ послужили, между прочимъ, слѣдующія статьи: въ №№ 123 и 126 газеты „Наша Жизнь" статья „На войнѣ", въ которой были приведены свѣдѣнія, раскрывающія группировку нашихъ силъ, мѣста расположенія и задачи корпусовъ, составы отрядовъ и пр. [713]; въ № 137 „Русскаго Инвалида" перечисленіе частей войскъ, предназначенныхъ къ отправленію на Дальній Востокъ [714]; въ № 160 газеты „Наша Жизнь" статья съ характеристикой генераловъ, и много другихъ.

Упущенія эти обусловливались главнымъ образомъ тѣмъ, что не было установлено опредѣленнаго взгляда на важность сохраненія военной тайны, а вслѣдствіе этого не было послѣдовательности въ принимаемыхъ для этой цѣли мѣрахъ.

Выработаннымъ Главнымъ Штабомъ перечнемъ воспрещалось помѣщеніе въ печати свѣдѣній о подготовкѣ и отправкѣ войскъ на театръ военныхъ дѣйствій, между тѣмъ въ офиціальной военной газетѣ („Русскій Инвалидъ" № 137) печатается приказъ по военному вѣдомству (19 іюня 1905 г. № 427) о выступленіи на Дальній Востокъ 19-го арм. корпуса, съ точнымъ перечисленіемъ его состава. Нечего уже говорить объ описаніяхъ Высочайшихъ смотровъ, дѣлаемыхъ войсковымъ частямъ передъ отправленіемъ ихъ въ дѣйствующую армію, съ подробнымъ переименованіемъ частей.

Противникъ нашъ въ этомъ отношеніи былъ несравненно послѣдовательнѣе насъ. Принятыя въ Японіи мѣры относительно цензуры военныхъ извѣстій были настолько дѣйствительны, что даже самое внимательное ознакомленіе съ японской и вообще иностранной печатью въ теченіе кампаніи дало весьма скудные результаты [715].

*) Впослѣдствіи Главному Управленію Генеральнаго Штаба.

Существованіе очень осторожной и строгой цензуры въ Японіи подтверждается рядомъ статей, разновременно появившихся въ заграничной прессѣ.

„New York Tribune" 2 іюня 1905 г. въ статьѣ „Тайна во время войны" сообщала: „Въ числѣ факторовъ, содѣйствовавшихъ успѣху „японцевъ въ эту войну, большое значеніе вѣроятно принадлежитъ „скрытности. На этотъ вопросъ у нихъ былъ свой собственный „взглядъ, который они провели и выдержали въ самой рѣзкой формѣ. „Наложивъ печать молчанія на репортеровъ извѣстій и дѣятелей „прессы, они довели эту систему до небывалыхъ еще предѣловъ. „Это вызвало ожесточеніе корреспондентовъ, которые, будучи свидѣ„телями великихъ событій, не имѣли права послать ни одной строчки „описанія ихъ домой, непріятно это было для печати, которая, ко„нечно, желала обнародовать немедленно каждый ходъ великой „борьбы; наконецъ, не удовлетворяло это и публику, жадно искавшую „подробныхъ извѣстій съ театра одной изъ величайшихъ войнъ по„слѣдняго времени. Но эти мѣры вѣроятно были весьма богаты „послѣдствіями при введеніи въ заблужденіе русскихъ и въ содѣй„ствіи успѣху японской стратегіи на сушѣ и на морѣ... Это они „совершили частью путемъ неумолимо строгой цензуры, частью бла„годаря исключительному самоотреченію и патріотизму японскаго „народа" [716].

Въ статьѣ „Гласность путемъ печати" газеты „Peking and Tientsin Times" (7 July 05 an.) говорилось: „Наблюденіе японской цен„зуры за печатью во время войны подняло, какъ мы и ожидали, „очень крупный вопросъ: до какой степени въ военное время жела„тельна гласность путемъ печати. Не можетъ быть и спора о томъ, „что японцы очень успѣшно наблюдали за своими интересами и что „тщательная цензура всякихъ военныхъ извѣстій оказала имъ неоцѣ„нимую услугу, хотя и дѣйствовала въ то же время убійственно на „сотню пріѣхавшихъ въ дѣйствующую армію корреспондентовъ. Ни „одна война, вѣроятно, не обошлась печати дороже и не дала ей за „эти деньги такъ мало, какъ настоящая; говоримъ о качествѣ, а не „о количествѣ матеріала, такъ какъ военныхъ извѣстій было больше, „чѣмъ нужно, также какъ теперь книгъ объ этой войнѣ. Но какова „ихъ цѣнность?"

Въ статьѣ „Сохраненіе военной тайны" журнала „Der Ost-Asiatische Lloyd" (7 Juli 05 an.) приведенъ фактъ сокрытія японцами въ тайнѣ гибели броненосца „Яшима" въ маѣ, и крейсера „Такасаго" въ декабрѣ 1904 г. Во время движенія нашей балтійской эскадры въ 1905 г. японскими и англійскими журналами печатались сопоставленія морскихъ силъ, съ точнымъ перечисленіемъ боевыхъ единицъ,

среди которыхъ упоминались и погибшія суда. Даже, когда нашъ флотъ появился у побережья Индо-Китая, и тогда еще „Яшима“ и „Такасаго“ показывались въ числѣ существующихъ и неповрежденныхъ судовъ. Лишь послѣ Цусимскаго боя японское адмиралтейство сочло возможнымъ раскрыть правду упоенному побѣдой народу, и 1 іюля стали извѣстны всѣ потери, о которыхъ болѣе года хранилось гробовое молчаніе. Равнымъ образомъ и до сего времени никому еще неизвѣстны размѣры тѣхъ потерь, которыя дѣйствительно понесли японцы въ сухопутной войнѣ, въ особенности при штурмахъ Портъ-Артура.

Нѣсколько редакторовъ японскихъ газетъ были привлечены къ отвѣтственности за помѣщеніе свѣдѣній о поврежденіяхъ, произведенныхъ русскими снарядами на нѣкоторыхъ судахъ, о постройкѣ новыхъ судовъ, о расширеніи заводовъ, верфей и пр. (717). Наряду съ этимъ рѣзко выдѣляется откровенность нашихъ офиціальныхъ телеграммъ въ началѣ кампаніи, называвшихъ поврежденныя суда и опредѣлявшихъ характеръ поврежденія.

Въ крайне тяжелыя условія была поставлена и частная корреспонденція военнослужащихъ японской арміи. Нижніе чины мобилизованныхъ частей, судя по сообщенію газеты „Tribune Indochinoise“ (24 mai 05), не имѣли права сообщать, къ какой части они принадлежатъ, гдѣ была посадка на суда и высадка. На театрѣ военныхъ дѣйствій имъ воспрещалось указывать время и мѣсто отправленія письма. Письма, адресованныя въ армію, уже отъ военныхъ властей получали необходимыя дополненія въ адресѣ и аккуратно доставлялись по назначенію (718).

Военные корреспонденты.

Тотчасъ же послѣ начала военныхъ дѣйствій въ концѣ января 1904 г. въ Штабъ Намѣстника начали поступать ходатайства о допущеніи на театръ войны военныхъ корреспондентовъ.

Намѣстникъ, не имѣя принципіальнаго возраженія противъ ихъ допущенія, предоставилъ выборъ русскихъ корреспондентовъ Главному Штабу, иностранныхъ же—Министерству Иностранныхъ Дѣлъ при рекомендаціи соотвѣтственныхъ правительствъ, съ просьбой вообще ограничить ихъ число вслѣдствіе затруднительности контроля надъ ихъ дѣятельностью и разрѣшить имъ прибытіе въ Маньчжурію не ранѣе конца марта (719), къ каковому времени предполагалось закончить сосредоточеніе войскъ Намѣстничества.

Пріѣздъ военныхъ корреспондентовъ начался въ мартѣ. Прибывавшіе изъ Россіи временно задерживались въ Харбинѣ, а пріѣзжавшіе съ юга — въ Ляоянѣ. Въ апрѣлѣ военнымъ корреспондентамъ разрѣшенъ былъ проѣздъ въ Мукденъ, гдѣ они въ Штабѣ Намѣст-

ника получали утвержденіе въ своемъ званіи и разрѣшеніе посылать корреспонденціи.

Всего за время войны было утверждено въ званіи корреспондентовъ 140 лицъ, изъ нихъ 102 русскихъ и 38 иностранцевъ.

Изъ числа русскихъ корреспондентовъ 58 было спеціальныхъ (профессіональныхъ) и 44 принадлежавшихъ къ составу арміи или имѣвшихъ къ ней служебное отношеніе. Изъ 58 спеціальныхъ корреспондентовъ — 11 чел. были офицеры дѣйствительной службы, въ запасѣ и въ отставкѣ, остальные 47 — лица разныхъ званій. Изъ 44 корреспондентовъ, принадлежавшихъ къ составу арміи, было 35 офицеровъ и 11 гражданскихъ чиновъ и прочихъ лицъ. Такимъ образомъ, изъ общаго числа русскихъ корреспондентовъ 46 чел. (45°/о) имѣли военную подготовку.

Иностранные корреспонденты, по принадлежности къ иностраннымъ державамъ и по спеціальной подготовкѣ, распредѣлялись слѣдующимъ образомъ:

Великобританскихъ	подданныхъ	11,	въ томъ числѣ бывшихъ оф.	1
Французскихъ	„	9	„ „ „ „	1
С.-А. Соед. Штатовъ	„	6	„ „ „ „	1
Германскихъ	„	4	„ „ „ „	4
Австро-Венгерскихъ	„	4	„ „ „ „	2
Датскихъ	„	2	„ „ „ „	1
Итальянскихъ	„	1	„ „ „ „	—
Греческихъ	„	1	„ „ „ „	—
	Итого	38,	въ томъ числѣ бывшихъ оф.	10

Слѣдовательно, среди иностранныхъ корреспонднитовъ спеціальной подготовкой обладало 26°/о.

Порядокъ зачисленія и условія пребыванія корреспондентовъ на театрѣ войны были опредѣлены особыми правилами, объявленными въ приказаніи Намѣстника въ концѣ марта 1904 г. (прил. № 13). Эти правила опредѣляли требуемые для зачисленія въ число военныхъ корреспондентовъ документы, устанавливали подписку ихъ въ обязательствѣ соблюденія извѣстныхъ условій корреспондированія и другихъ требованій военнаго начальства и послѣдствія за нарушеніе этого, указывали порядокъ явки въ армію и перемѣщенія въ предѣлахъ занятаго ею раіона; затѣмъ перечисляли цензурныя учрежденія на театрѣ войны и оговаривали подчиненіе корреспондентовъ вѣдѣнію этихъ учрежденій или лицъ спеціально для этого назначенныхъ.

Въ іюнѣ 1904 г. къ этимъ правиламъ послѣдовало дополненіе (прил. № 14), которое устанавливало условія добровольнаго или при-

нудительнаго отъѣзда корреспондентовъ какъ изъ раіоновъ дѣйствій различныхъ отрядовъ, такъ и вообще съ театра войны, при чемъ въ послѣднемъ случаѣ путь указывался не иначе, какъ черезъ Россію.

Но и дополненныя правила, оказалось, не предусматривали всѣхъ положеній; кромѣ того, нѣкоторые изъ пунктовъ ихъ, какъ выяснила практика, не соотвѣтствовали цѣли ихъ установленія, вслѣдствіе чего въ началѣ 1905 г. было приступлено къ переработкѣ правилъ согласно указаній опыта.

Новыя правила (прил. № 15) были объявлены въ приказаніи Главнокомандующаго 25 іюня 1905 г. Основныя измѣненія ихъ заключались въ слѣдующемъ: 1) Требованіе отъ русскихъ корреспондентовъ ручательствъ редакцій въ ихъ благонадежности было признано безполезнымъ, такъ какъ это ручательство не представляло изъ себя чего-либо реальнаго и, не налагая на редакціи никакой юридической отвѣтственности, являлось пустой формальностью. 2) Для иностранныхъ корреспондентовъ рекомендація правительства соотвѣтственной державы была признана недостаточной гарантіей въ благонадежности корреспондента, и ее рѣшено было замѣнить рекомендаціей отъ представителя нашего Министерства Иностранныхъ Дѣлъ въ этой державѣ, такъ какъ онъ являлся отвѣтственнымъ передъ нашимъ правительствомъ и, естественно, былъ болѣе солидаренъ во взглядахъ съ Полевымъ Штабомъ при выборѣ корреспондента, чѣмъ правительство хотя бы и дружественной державы. 3) Въ новыхъ правилахъ былъ установленъ порядокъ утвержденія въ званіи корреспондентовъ военнослужащихъ и прочихъ лицъ, имѣющихъ какое-либо служебное отношеніе къ арміи, о чемъ въ предыдущихъ правилахъ не упоминалось.

Присутствіе на театрѣ войны въ первую половину кампаніи двухъ Штабовъ—Намѣстника и Командующаго Маньчжурской арміей, изъ которыхъ послѣдній Штабъ хотя офиціально занималъ подчиненное положеніе, но фактически пользовался почти полною самостоятельностью, породило цѣлый рядъ недоразумѣній на почвѣ допущенія въ армію иностранныхъ корреспондентовъ.

17 апрѣля начальникъ Штаба арміи телеграфировалъ въ Штабъ Намѣстника, что „Командующій арміей не признаетъ возможнымъ „присутствіе иностранныхъ корреспондентовъ въ Ляоянѣ, тѣмъ болѣе „ихъ движеніе по грунтовымъ дорогамъ“ и не желаетъ ихъ присутствія въ раіонѣ арміи [720]. Между тѣмъ, Штабъ Намѣстника въ это же время продолжалъ выдавать удостовѣренія прибывавшимъ корреспондентамъ. Три дня спустя начальникъ Штаба арміи вновь телеграфировалъ, что въ періодъ сосредоточенія арміи, формированія отрядовъ и укрѣпленія Ляояна присутствіе иностранныхъ корреспондентовъ не только не желательно, но даже и не безопасно, особенно въ

раіонѣ главной квартиры [721], а корреспонденты все продолжали прибывать, вооруженные разрѣшительными удостовѣреніями Намѣстника, и поэтому были весьма настойчивы и даже дерзки въ отказѣ покинуть Ляоянъ по предложенію Штаба арміи.

Намѣстникъ согласился съ послѣднимъ доводомъ Штаба арміи, и 21 апрѣля была прекращена дальнѣйшая выдача удостовѣреній; иностраннымъ корреспондентамъ разрѣшено было лишь временное пребываніе въ Мукденѣ, русскіе же допускались въ Ляоянъ. Въ то же время Намѣстникъ телеграфировалъ Министру Иностранныхъ Дѣлъ просьбу остановить дальнѣйшій наплывъ корреспондентовъ [722].

Добившись запрещенія для иностранныхъ корреспондентовъ находиться въ раіонѣ сосредоточенія, Штабъ арміи оставался при этомъ мнѣніи до начала мая, такъ какъ еще 1 мая генералъ-квартирмейстеръ телеграфировалъ въ Штабъ Намѣстника, что Командующій арміей „не допускаетъ присутствія иностранныхъ корреспондентовъ при „Штабѣ арміи во все время войны“, а также „не разрѣшаетъ имъ при- „сутствіе и на фронтѣ арміи въ передовыхъ отрядахъ и частяхъ“ [723]. Но затѣмъ 11 мая уже послѣдовало разрѣшеніе прибыть въ армію тѣмъ изъ нихъ, которые могли корреспондировать на французскомъ или нѣмецкомъ языкахъ *).

Такимъ образомъ, ограниченія для иностранныхъ корреспондентовъ носили лишь временный характеръ и, повидимому, имѣли основаніемъ не столько военныя соображенія, сколько отстаиваніе Штабомъ арміи своей самостоятельности въ этомъ вопросѣ.

Послѣ полнаго объединенія власти на театрѣ войны въ рукахъ Главнокомандующаго прекратились недоразумѣнія съ утвержденіемъ иностранныхъ корреспондентовъ и выдачей имъ разнаго рода разрѣшеній, и они всецѣло перешли въ вѣдѣніе цензурнаго отдѣленія Штаба Главнокомандующаго.

Нарушеніе корреспондентами установленныхъ правилъ было довольно частымъ явленіемъ, но борьба съ наиболѣе серьезнымъ нарушеніемъ—посылкой свѣдѣній помимо цензуры—затруднялась особенностями нашего положенія въ Маньчжуріи на территоріи, ни принадлежавшей намъ, ни занятой нами по праву войны. На основаніи неоспоримыхъ документовъ были лишены права состоять корреспондентами два лица ([724]). Относительно нѣкоторыхъ другихъ имѣлись сильныя подозрѣнія, но по недостатку уликъ нельзя было принять рѣшительныхъ мѣръ, и дѣло ограничилось лишь предостереженіями, которыя были сдѣланы шести русскимъ и тремъ иностраннымъ корреспондентамъ.

---

*) Ограниченіе въ языкахъ, очевидно, было сдѣлано для облегченія цензуры.

Военная газета, издаваемая при Штабѣ дѣйствующей арміи.

Вскорѣ послѣ прибытія своего къ арміи г.-ад. Куропаткинъ, въ концѣ марта 1904 г., приказалъ разработать вопросъ объ изданіи при Штабѣ арміи военной газеты. Назначеніе газеты заключалось въ сообщеніи чинамъ арміи вѣрныхъ и точныхъ свѣдѣній о происходящемъ на театрѣ военныхъ дѣйствій, а равно и о прочихъ важнѣйшихъ событіяхъ. Въ соотвѣтствіи съ этимъ содержаніе газеты было намѣчено слѣдующее: 1) Высочайшіе приказы, 2) приказы, приказанія и объявленія по арміи, 3) извлеченія изъ донесеній и телеграммъ о военныхъ дѣйствіяхъ, 4) агентскія депеши, 5) передовыя статьи, 6) фельетоны, 7) хроника арміи (событія и происшествія), 8) выдержки изъ русскихъ и иностранныхъ газетъ съ комментаріями, 9) смѣсь и 10) объявленія.

Военная газета предположена была въ двухъ изданіяхъ: одно—для общаго пользованія, съ выходомъ 2—3 раза въ недѣлю, другое—спеціально для нижнихъ чиновъ, въ видѣ приложенія къ первому, съ выходомъ 2 раза въ мѣсяцъ [725].

2 апрѣля Командующій арміей обратился къ Намѣстнику за разрѣшеніемъ на изданіе газеты [726]. Намѣстникъ повергъ это ходатайство на Высочайшее благовоззрѣніе и 17 апрѣля сообщилъ г.-ад. Куропаткину о Высочайшемъ разрѣшеніи на изданіе газеты [727].

Послѣ долгихъ поисковъ за типографіей, соотвѣтствующей полевой обстановкѣ, и немалыхъ затрудненій въ подборѣ личнаго состава какъ для типографіи, такъ и для редакціи [728], 25 мая 1904 г. вышелъ первый номеръ военной газеты, названной „Вѣстникомъ Маньчжурской арміи“; изданіе, предназначенное для солдатскаго чтенія, было названо „Листкомъ“.

Наканунѣ выхода перваго номера „Вѣстника Манчжурской арміи“ въ приказаніи войскамъ арміи [729] были объявлены условія подписки на оба изданія. Для войсковыхъ частей, управленій и учрежденій арміи была установлена обязательная подписка по слѣдующему расчету: штабы корпусовъ, дивизій, управленія отдѣльныхъ пѣшихъ, конныхъ и артиллерійскихъ бригадъ должны были выписывать по одному экземпляру „Вѣстника“ и „Листка“; полки пѣхотные, стрѣлковые и конные, отдѣльные баталіоны и артиллерійскія бригады — „Листокъ“ по числу ротъ, эскадроновъ, батарей и командъ, „Вѣстникъ“—по 5 экземпляровъ на каждый пѣхотный, стрѣлковый и конный полкъ и по 1 экземпляру на каждый отдѣльный баталіонъ и батарею; госпитали—по 2 экземпляра „Вѣстника“ и по 4 экземпляра „Листка“; отдѣльныя роты—по 1 экземпляру того и другого изданія. Подписная цѣна была установлена на полгода въ размѣрѣ 3 рублей за „Вѣстникъ“ и 1 р. 20 к. за „Листокъ“.

Первоначальный размѣръ „Вѣстника“ былъ установленъ въ 4 страницы формата 6×8 верш. съ количествомъ буквъ до 15.000 (прил. № 16), затѣмъ въ іюлѣ форматъ былъ нѣсколько увеличенъ (8×12 вер. съ 20.000 буквъ). Выпускался „Вѣстникъ“ 2—3 раза въ недѣлю въ числѣ отъ 2.000 до 4.000 экземпляровъ, въ зависимости отъ видовъ редакціи на размѣры розничной продажи.

Вслѣдствіе недостатка помѣщеній, а главнымъ образомъ для приданія подвижности редакціи, она была размѣщена въ 3 вагонахъ, поставленныхъ на ст. Ляоянъ [730].

Существованіе газеты со свѣдѣніями о текущихъ событіяхъ принесло несомнѣнную пользу въ томъ отношеніи, что войска, разбросанныя по обширному раіону, какъ это было въ началѣ кампаніи, получили возможность слѣдить за тѣмъ, что происходило на удаленныхъ отъ нихъ пунктахъ театра войны, между тѣмъ до того они не знали, что творится даже у ихъ сосѣдей, а вполнѣ естественная жажда новостей удовлетворялась различными, иногда очень далекими отъ истины, слухами.

Опасная сторона изданія, заключавшаяся въ томъ, что, находя номера газеты на убитыхъ и раненыхъ чинахъ арміи, непріятель могъ почерпать изъ нихъ интересныя для него свѣдѣнія и пользоваться ими во вредъ намъ, была устранена тѣмъ, что содержаніе газеты подвергалось цензурѣ Полевого Штаба наравнѣ съ телеграммами бывшихъ на театрѣ войны корреспондентовъ.

При изданіи газеты 2—3 раза въ недѣлю нѣкоторыя свѣдѣнія о текущихъ событіяхъ попадали въ нее съ опозданіемъ до трехъ дней. Пока армія была раскинута на широкомъ фронтѣ и пока боевыя столкновенія были рѣдки, особеннаго неудобства въ изданіи газеты съ промежутками въ 1—2 дня не ощущалось, но когда, въ началѣ августа, вся армія сосредоточилась у Ляояна и когда ежедневные бои вносили существенное измѣненіе въ стратегическую обстановку, выяснилась необходимость ежедневнаго изданія. Осуществить эту мѣру во время Ляоянскаго сраженія еще не удалось, и ежедневный выходъ газеты начался только въ сентябрѣ 1904 г.

Изъ Ляояна редакція была эвакуирована въ ночь съ 18 на 19 августа—въ Тѣлинъ и возобновила изданіе только 27 августа. Въ концѣ сентября редакція была передвинута въ Мукденъ, гдѣ тоже была размѣщена въ вагонахъ на станціи.

Съ сентября 1904 г. количество экземпляровъ „Вѣстника“ начало постепенно возрастать: къ 1 декабря 1904 г. оно достигло 6.000, къ іюлю 1905 г.—8.000 и къ концу кампаніи—12.000. Одновременно съ переформированіемъ Штаба Маньчжурской арміи въ Штабъ Главнокомандующаго „Вѣстникъ Манчжурской арміи“ былъ переименованъ въ „Вѣстникъ Маньчжурскихъ армій“.

„Листокъ“ въ своемъ изданіи не прогрессировалъ. Расходъ его опредѣлялся главнымъ образомъ обязательной подпиской, розничная же продажа была ничтожна и совершенно случайнаго характера. Въ то же время спросъ на „Вѣстникъ“ среди нижнихъ чиновъ былъ очень великъ; розничная продажа его шла очень успѣшно, а по утрамъ, въ часы выхода газеты, около редакціи всегда можно было видѣть огромную толпу нижнихъ чиновъ, ожидавшихъ безплатной раздачи лишнихъ экземпляровъ.

Ежедневное изданіе „Вѣстника“ во время Мукденскаго сраженія сопровождалось еще дополнительными выпусками, доходившими до трехъ въ день: 19 февраля 1905 г. вышло 2 прибавленія—въ полдень и въ 6 час. вечера; 20 февраля—3 прибавленія—въ 1½ часа дня, въ 4 часа дня и въ 6½ час. веч.; 21 февраля—2 прибавленія — въ 2½ часа и 4 часа дня; 22 февраля—3 прибавленія — въ 11½ час. утра, 3½ час. дня и 11 час. веч.; 23 февраля — 3 прибавленія — 12½ час., 1½ часа и 2½ часа дня и 24 февраля—1 прибавленіе — въ 2 часа дня. Съ выходомъ послѣдняго прибавленія часть имущества типографіи была отправлена по желѣзной дорогѣ въ Тѣлинъ, другая часть была нагружена на повозки и въ сопровожденіи личнаго состава двинулась грунтовымъ путемъ въ составѣ обоза Полевого Штаба Главнокомандующаго, дабы быть при войскахъ и не прерывать изданія газеты во время отступленія арміи. Къ сожалѣнію, осуществить это не удалось, такъ какъ повозки типографіи не избѣжали общей участи, постигшей обозъ Полевого Штаба на Мандаринской дорогѣ близъ д. Пухэ, и въ полномъ разстройствѣ съ утратою части имущества прибыли въ Тѣлинъ, откуда уцѣлѣвшее имущество и личный составъ были отправлены по желѣзной дорогѣ въ Харбинъ.

Возобновилось изданіе „Вѣстника“ только 22 марта, когда редакція, по приказанію Главнокомандующаго ген.-отъ-инф. Линевича [(731)], была вызвана изъ Харбина и размѣщена попрежнему въ вагонахъ на ст. Гунчжулинъ. Изданіе „Листка“ послѣ Мукденскаго сраженія уже не возобновлялось.

Послѣ заключенія мира былъ поднятъ вопросъ о прекращеніи изданія, утратившаго главную цѣль своего назначенія [(732)], но Главнокомандующій приказалъ продолжать его до конца года. Затѣмъ изданіе было еще продлено, при чемъ въ февралѣ 1906 г., одновременно съ упраздненіемъ Штаба Главнокомандующаго, „Вѣстникъ Маньчжурскихъ армій“ былъ переименованъ въ „Вѣстникъ войскъ Дальняго Востока“ и, наконецъ, въ концѣ апрѣля 1906 г., когда бóльшая часть войскъ бывшей дѣйствующей арміи была уже эвакуирована изъ Маньчжуріи, изданіе „Вѣстника“ было прекращено.

ГЛАВА XVIII.

Топографическія работы.

Къ началу кампаніи въ распоряженіи Маньчжурской арміи отчасти имѣлся на лицо, отчасти досылался изъ Петербурга слѣдующій топографическій матеріалъ:

1) Верстовая карта Ляодунскаго полуострова къ югу отъ линіи Пуландянъ—Бицзыво (карт. прил. № 55).

2) 2-верстная карта Южной Маньчжуріи, обнимающая раіонъ къ сѣверу отъ предыдущей мѣстности до линіи Инкоу — Ньючжуань— Ляоянъ—Цхахегоу—Фынхуанченъ—Чандехепу.

3) 4-верстная маршрутная карта Мукденской провинціи, изданія Главнаго Штаба.

4) 10-верстная карта Сѣверной Маньчжуріи изд. штаба Приамурскаго военнаго округа, составленная по глазомѣрнымъ съемкамъ и маршрутамъ партій, составлявшихъ описаніе фудутунствъ въ 1901 г.

5) 10-верстная карта бо́льшей части Кореи.

6) 20-верстная карта Южной Маньчжуріи, составленная подполк. Хвостовымъ и поручикомъ корпуса военныхъ топографовъ Любицкимъ.

7) 20-верстная карта Сѣверной Кореи, составленная А. И. Звегинцовымъ и подполк. бар. Корфомъ.

8) 40-верстная карта южной пограничной полосы Азіатской Россіи, изданія Главнаго Штаба.

Изъ перечисленныхъ картъ дѣйствительнымъ пособіемъ при боевыхъ дѣйствіяхъ могли служить лишь первыя двѣ, какъ по величинѣ масштаба, допускающаго изображенія на картѣ подробностей, имѣющихъ тактическое значеніе, такъ и по полнотѣ и вѣрности изображенія мѣстности вслѣдствіе того, что матеріаломъ для составленія ихъ послужила инструментальная съемка.

4-верстная карта Мукденской провинціи была составлена по маршрутамъ глазомѣрной съемки, произведеннымъ только по опредѣленной сѣти грунтовыхъ путей, промежутки между которыми остались незаполненными. Основаніемъ для этой съемки послужило нѣсколько астрономическихъ пунктовъ, опредѣленныхъ главнымъ образомъ въ полосѣ отчужденія Кит. Вост. жел. дор.

Прочими картами, вслѣдствіе мелкости ихъ масштаба, можно было пользоваться только при разработкѣ въ крупныхъ штабахъ общихъ стратегическихъ соображеній, для войскъ же онѣ не годились, хотя, за неимѣніемъ ничего другого, иногда приходилось прибѣгать и къ нимъ. Такъ, напримѣръ, всѣ отряды, дѣйствовавшіе въ Кореѣ, за исключеніемъ отряда генерала Мищенко, пользовались 20-верстной картой А. И. Звегинцова и подполк. бар. Корфа, отдавая ей предпочтеніе передъ 10-верстной картой, во-первыхъ, вслѣдствіе того, что послѣдняя карта не захватывала ближайшаго къ нашей границѣ раіона, во-вторыхъ, вслѣдствіе того, что 20-верстная карта, составленная во исполненіе особаго порученія, возложеннаго на подполк. бар. Корфа, была составителями, объѣздившими страну, приспособлена для пользованія во время военныхъ дѣйствій. Отряду генерала Мищенко, вступившему въ Корею въ самомъ началѣ кампаніи, еще до полученія Штабомъ арміи 20-верстной карты, пришлось пользоваться 40-верстной картой южной пограничной полосы Азіатской Россіи; единственнымъ подспорьемъ къ этой картѣ служилъ лишь подлинный экземпляръ схемы японскихъ маршрутовъ по Кореѣ, составленный подполк. бар. Корфомъ, такъ какъ выданные въ войска маршруты „осенней экспедиціи 1898 г. въ Сѣверную Корею“, снятые первоначально въ 2-верстномъ масштабѣ и затѣмъ при изданіи уменьшенные вдвое, не захватывали раіона дѣйствій отряда.

Такимъ образомъ, годный для пользованія картографическій матеріалъ удовлетворялъ потребностямъ дѣйствующей арміи лишь при условіи развитія операцій въ раіонѣ къ югу отъ пункта сосредоточенія—Ляояна до моря и границъ Кореи у самаго устья р. Ялу. Въ случаѣ отхода арміи на сѣверъ, изъ полевыхъ картъ въ ея распоряженіи имѣлась только 4-верстная маршрутная карта Мукденской провинціи, далеко неудовлетворявшая требованіямъ, предъявляемымъ къ полевой картѣ.

Не было картографическаго матеріала и на случай развитія дѣйствій на флангахъ даже на параллели Ляояна. Въ этомъ отношеніи пробѣлъ былъ особенно чувствителенъ на лѣвомъ флангѣ; во-первыхъ, вслѣдствіе того, что мѣстность на этомъ флангѣ, въ противоположность правому, была очень пересѣченная, и оріентироваться

на ней безъ карты было крайне трудно, во-вторыхъ, вслѣдствіе того, что на этомъ флангѣ развились серьезныя дѣйствія противника.

Топографическія работы перваго періода кампаніи до отступленія отъ Ляояна.

Согласно предположеній о работахъ топографическаго отдѣла штаба Приамурскаго военнаго округа на 1904 г., въ означенномъ году подлежала съемкѣ мѣстность къ юго-востоку отъ Ляояна до р. Ялу, т. е. какъ разъ именно раіонъ лѣваго фланга арміи при расположеніи ея у Ляояна. Но въ засѣданіи Военнаго Совѣта 4 марта 1904 г. было постановлено предоставить Командующему Маньчжурской арміей измѣнить это предположеніе соотвѣтственно обстоятельствамъ (733).

Предположенія о работахъ на 1904 г., повидимому, совпадали съ требованіями Командующаго арміей, такъ какъ телеграммой 24 марта (734) начальникъ Полевого Штаба сообщилъ въ Главный Штабъ, что Командующій арміей проситъ организовать предположенную съемку, при чемъ продолжить ее верстъ на 20 къ сѣверу отъ Ляояна вдоль желѣзной дороги, на востокѣ же захватить ею дорогу Ляоянъ—Саймацзы—Сяопусихэ.

На это начальникъ топографическаго управленія Главнаго Штаба 24 марта отвѣтилъ (735), что на Маньчжурскую съемку изъ состава топографическаго отдѣла штаба Приамурскаго военнаго округа предположено было командировать 20 чиновъ, изъ которыхъ только 14 съемщиковъ (736). Признавая эти силы далеко недостаточными, въ виду желательности при первой возможности расширить предположенную съемку къ сѣверу, а также снять западный раіонъ до линіи Синминтинъ—Гоубаньцзы, начальникъ топограф. управленія указывалъ, что для этой цѣли изъ состава топографическаго отдѣла штаба Приамурскаго округа можетъ быть выдѣлено еще не болѣе 25 чиновъ, изъ которыхъ 21 съемщикъ (737).

На эту телеграмму, которой Главный Штабъ просилъ Штабъ арміи опредѣлить свою потребность въ топографическихъ силахъ, отвѣта не послѣдовало (738). Вторичнаго запроса Главный Штабъ не дѣлалъ, по всей вѣроятности, въ предположеніи, что наличныя силы топографовъ на Дальнемъ Востокѣ удовлетворяютъ Штабъ арміи.

Въ дѣйствительности, несмотря на указанные пробѣлы въ обезпеченіи арміи картами раіоновъ вѣроятныхъ боевыхъ дѣйствій, никакихъ попытокъ для заполненія этихъ пробѣловъ не дѣлалось вплоть до Ляоянскаго сраженія и послѣдовавшаго за нимъ отступленія арміи въ неосвѣщенную картами мѣстность, иначе говоря—до тѣхъ поръ, пока штабы и войска не испытали на дѣлѣ самымъ чувствительнымъ образомъ трудности первые — руководить военными дѣй-

ствіями, вторыя — выполнять полученныя указанія на незнакомой мѣстности безъ хорошихъ картъ.

Не говоря уже о томъ, что Штабомъ арміи до этого времени не возбуждалось вопроса объ усиленіи топографической части, не были въ надлежащей степени использованы и наличныя силы: чины Маньчжурской съемки топографическаго отдѣла штаба Приамурскаго округа были привлечены къ работамъ лишь въ серединѣ іюня 1904 г. [739], при чемъ часть ихъ приступила къ тріангуляціи между Ляояномъ и Тѣлиномъ, другая—къ съемкѣ окрестностей Харбина въ масштабѣ 250 саж. въ дюймѣ [740], для топографическихъ же работъ въ раіонѣ ближняго тыла арміи были сформированы двѣ партіи только въ началѣ августа, за нѣсколько дней до Ляоянскаго сраженія.

Судя по офиціальнымъ даннымъ, препятствіемъ къ производству съемокъ весною и лѣтомъ 1904 г. служили какъ незначительное число въ арміи топографовъ, такъ и невозможность наряда достаточнаго конвоя къ производителямъ работъ [741].

Дѣйствительно, къ началу августа въ арміи было всего лишь 11 офицеровъ-топографовъ; 5 изъ нихъ состояли въ Штабѣ арміи и были завалены постоянной работой по обработкѣ рекогносцировокъ, производимыхъ офицерами генеральнаго штаба, о чемъ будетъ изложено ниже, по составленію отчетныхъ картъ для Командующаго арміей и, кромѣ того, съ мая мѣсяца производили инструментальную съемку Ляоянскаго укрѣпленнаго лагеря въ масштабѣ 250 саж. въ дюймѣ. Остальные 6 офицеровъ-топографовъ состояли въ штабахъ корпусовъ и, конечно, не могли быть оторваны отъ своей безпрерывной и крайне важной полевой работы [742].

Но въ то же время, при желаніи, могли быть привлечены къ работѣ 14 съемщиковъ топографическаго отдѣла Приамурскаго округа, предназначенныхъ на Маньчжурскую съемку въ 1904 г., и 21 съемщикъ того же отдѣла, о возможности командированія которыхъ сообщилъ начальникъ топографическаго управленія Главнаго Штаба еще въ концѣ марта. Такимъ образомъ, основною причиною непроизводства съемокъ весною и лѣтомъ 1904 г. была невозможность снабдить съемщиковъ надлежащимъ конвоемъ. Это подтверждается и справкой топографическаго отдѣла Штаба Главнокомандующаго, препровожденной въ Главный Штабъ въ концѣ ноября 1904 г. [743], въ которой, между прочимъ, говорилось: „До Ляоянскихъ боевъ Маньчжурская армія главной своей массой дѣйствовала въ раіонѣ 2-верстной карты, весьма точной и въ достаточной степени подробной. „Въ раіонѣ крайняго нашего лѣваго фланга (отрядъ генерала Ренненкампфа) 2-верстной карты не было, и войскамъ приходилось руко-

„водствоваться 20-верстной картой и разными схемами, составлен„ными на основаніи рекогносцировокъ офицеровъ генеральнаго штаба „и конныхъ частей. Пополненіе правильной съемкой какъ этого „раіона, такъ и тыла арміи (между Мукденомъ и Ляояномъ) являлось тогда невозможнымъ: 1) если бы послать туда на работы до„статочное число топографовъ, то потребовался бы значительный „конвой въ небезопасной отъ хунхузовъ мѣстности, а между тѣмъ, „вслѣдствіе слабости нашихъ силъ, въ то время положеніе было „таково, что каждый баталіонъ и сотня имѣли огромную цѣну, и „расходъ ихъ на съемку тыла былъ чувствителенъ; все это тѣмъ „болѣе, что съ марта по сентябрь шли непрерывныя почти рекогнос„цировки офицеровъ генеральнаго штаба, для которыхъ нарядъ „конвоя былъ значителенъ; 2) если бы, обратно, назначить для „съемки въ видахъ экономіи малое число топографовъ, то, вслѣд„ствіе огромной площади, подлежащей съемкѣ, для работы потребо„валось бы нѣсколько мѣсяцевъ, что также не могло имѣть практи„ческаго значенія...“.

Начальникъ военно-топографическаго управленія Главнаго Штаба призналъ „оба эти мотива, высказанные въ ноябрѣ для объясненія „того, что не сдѣлано было съ марта по сентябрь“ совершенно неубѣдительными. „Если мы соединимъ прямыми линіями города Мук„денъ, Ляоянъ, Саймацзы и Сицзинтинъ“, говорилъ по поводу приведенной справки начальникъ военно-топографическаго управленія въ своемъ рапортѣ Начальнику Главнаго Штаба 30 декабря 1904 г.[744], „то получимъ внутри пространство, подробныя свѣ„дѣнія о которомъ крайне желательны для нашей арміи, въ осо„бенности съ конца августа мѣсяца и въ настоящее время.

„Величина этого пространства около 7.700 кв. верстъ. Одинъ „офицеръ корпуса военныхъ топографовъ въ 5 мѣсяцевъ въ мас„штабѣ 2 верстъ въ дюймѣ точно инструментально можетъ снять „около 800 верстъ; слѣдовательно, на съемку всего вышенамѣчен„наго пространства въ 5 мѣсяцевъ потребовалось бы 10 офицеровъ, „а на съемку того же пространства въ 2—3 мѣсяца потребовалось „бы 20 офицеровъ. На конвой при каждомъ съемщикѣ можно „было бы назначить 10 стрѣлковъ, слѣдовательно 200 стрѣлковъ „всего на 3 мѣсяца на всѣхъ съемщиковъ.

„Въ концѣ марта Главный Штабъ запрашивалъ Штабъ Коман„дующаго Маньчжурской арміей, сколько нужно немедленно при„слать офицеровъ корпуса военныхъ топографовъ. Требованіе послѣ„довало въ концѣ августа мѣсяца на 35 человѣкъ.

„Но 20 офицеровъ-топографовъ всегда и во всякое время были „въ распоряженіи Штаба Командующаго Маньчжурской арміей.

„Вышеизложенное рельефно указываетъ на крупный недочетъ „въ распорядительной части Штаба арміи по топографической части „и наглядно доказываетъ необходимость имѣть самостоятельный „органъ по топографической части при Штабѣ Главнокомандующаго, „который бы вѣдалъ снабженіемъ войскъ картами и всѣми съем„ками, необходимыми арміи“.

При сопоставленіи двухъ приведенныхъ документовъ слѣдуетъ еще замѣтить, что невозможность наряда конвоя къ съемщикамъ въ общемъ количествѣ не болѣе 200 нижн. чиновъ, объяснимая недостаткомъ войскъ въ первые мѣсяцы сосредоточенія арміи, когда составъ ея дѣйствительно былъ незначителенъ, дѣлается трудно понятной уже къ концу мая 1904 г., когда армія усилилась 4-мъ Сиб. корпусомъ, Сибирской и Оренбургской каз. дивизіями и численность ея достигла 170.000 чел., въ числѣ которыхъ было свыше 20.000 казаковъ [745], обычно назначаемыхъ въ конвой при рекогносцировкахъ и съемкахъ.

Дѣятельность топографическаго отдѣленія Полевого Штаба, за отсутствіемъ топографическихъ съемокъ неподнятыхъ еще картою мѣстностей, весною и лѣтомъ 1904 г. заполнялась руководствомъ рекогносцировками офицеровъ генеральнаго штаба. Вслѣдствіе этого на обзорѣ рекогносцировокъ этого періода кампаніи приходится нѣсколько остановиться.

Если обратиться къ прилагаемому перечню рекогносцировокъ, произведенныхъ офицерами генеральнаго штаба съ начала кампаніи до отступленія отъ Мукдена (прил. № 17), то оказывается, что цѣлью этихъ рекогносцировокъ въ большинствѣ случаевъ служило изслѣдованіе въ тактическомъ отношеніи различныхъ мѣстностей, лежащихъ въ раіонѣ имѣвшейся 2-верстной карты, и сравнительно рѣже объектомъ рекогносцировокъ являлась мѣстность внѣ этой карты. Такъ, изъ 12 рекогносцировокъ, произведенныхъ въ февралѣ и мартѣ 1904 г., половина была произведена въ раіонѣ 2-верстной карты и половина—внѣ ея, при чемъ изъ 6 рекогносцировокъ второй категоріи только 2 были произведены къ сѣверу отъ Ляояна, прочія 4 — на востокъ и западъ отъ него; въ апрѣлѣ изъ 8 рекогносцировокъ только 2 пролегали внѣ 2-верстной карты; въ маѣ изъ 8 рекогносцировокъ такихъ было — 3; въ іюнѣ всѣ 4 произведенныя рекогносцировки пролегали въ раіонѣ 2-верстной карты, и только въ іюлѣ и августѣ, когда армія сосредоточилась у Ляояна на сѣверной границѣ 2-верстной карты, изъ 11 произведенныхъ рекогносцировокъ 6 пролегали внѣ раіона этой карты, остальныя же 5 изслѣдовали ближайшія окрестности Ляояна. Такимъ образомъ, изъ 43 рекогносцировокъ, произведенныхъ офицерами генеральнаго штаба съ

февраля по августъ 1904 г., только 17 имѣли цѣлью освѣщеніе мѣстности внѣ 2-верстной карты.

Такое распредѣленіе работъ представляется совершенно понятнымъ по сущности рекогносцировокъ, производимыхъ офицерами генеральнаго штаба и состоящихъ, главнымъ образомъ, въ изслѣдованіи особенностей мѣстности въ тактическомъ отношеніи для использованія ихъ въ предстоящихъ боевыхъ дѣйствіяхъ. Естественно поэтому, что бо̀льшая часть рекогносцировокъ была направлена въ тотъ раіонъ, который въ ближайшее время долженъ былъ стать ареной боевыхъ столкновеній, и только излишекъ силъ удѣлялся на заполненіе тѣхъ пробѣловъ, съ которыми предстояло имѣть дѣло лишь впослѣдствіи. По мѣсяцамъ эта система распредѣленія рекогносцировокъ обнаруживается еще рельефнѣе: въ февралѣ и мартѣ, когда еще не начиналось сухопутныхъ военныхъ дѣйствій, рекогносцировки расходились равномѣрно во всѣ стороны отъ Ляояна; въ апрѣлѣ и маѣ уже преобладали рекогносцировки позицій, на которыхъ предполагалось въ близкомъ будущемъ дать отпоръ противнику; въ іюнѣ почти безпрерывные бои приковали все вниманіе къ раіону боевыхъ дѣйствій; наконецъ, въ іюлѣ и августѣ сосредоточеніе арміи у Ляояна заставило бросить взглядъ назадъ и половина рекогносцировокъ была направлена для изслѣдованія тылового раіона.

Изъ 17 рекогносцировокъ, произведенныхъ внѣ 2-верстной карты, 10 имѣли предметомъ изслѣдованія тыловой раіонъ (карт. прил. № 55): 1) 3 дороги по направленію Ляоянъ — Мукденъ — Тѣлинъ, 2) позиціи у Мукдена и Тѣлина, 3) дорога Мукденъ — Мицзы и далѣе по р. Тайцзыхэ до Ченсифугоу, 4) вторичная рекогносцировка позиціи у Мукдена, 5) дорога Сихэянъ — Беньсиху — Янтай, 6) дорога Ляоянъ — Янтай — Фушунъ — Тѣлинъ, 7) 7 дорогъ отъ Ляояна до Мукдена, 8) дороги: Мукденъ — Беньсиху, Сяофанъ — Баньюпуза — Мицзы и Фушунъ — Шихуйченъ — Мицзы, 9) дороги отъ линіи Ляоянъ — Янтай — Шилихэ на Беньсиху и 10) Фулинскія позиціи.

Перечисленныя рекогносцировки освѣщали пути отъ р. Тайцзыхэ на участкѣ между Беньсиху и Ляояномъ до р. Хуньхэ на участкѣ между Фушуномъ и Мукденомъ. Средняя ширина этой полосы равнялась, приблизительно, 40 верстамъ. Мѣстность въ промежуткахъ между обрекогносцированными путями, а равно къ востоку и къ западу отъ означенной полосы осталась неизслѣдованной. Къ этому нужно еще добавить, что основаніемъ для произведенныхъ въ этой мѣстности рекогносцировокъ служила 4-верстная карта, составленная по глазомѣрнымъ маршрутамъ и поэтому не обладавшая большою точностью.

Этотъ недочетъ въ картографическомъ матеріалѣ, относящемся къ мѣстности, непосредственно прилегающей къ Ляояну, у котораго Командующій арміей рѣшилъ дать генеральное сраженіе, побудилъ Штабъ арміи приступить въ началѣ августа къ инструментальной съемкѣ пространства между Мукденомъ и Ляояномъ. Изъ топографическаго отдѣла штаба Приамурскаго округа было командировано 11 топографовъ; изъ нихъ были сформированы два съемочныхъ отдѣленія, которыя тотчасъ же приступили къ работѣ, но быстро послѣдовавшія затѣмъ военныя событія не только не дали возможности воспользоваться результатами этихъ работъ, но даже не позволили довести ихъ до конца. Къ 21 августа, когда топографическія работы пришлось прекратить вслѣдствіе отхода арміи къ Мукдену, были сняты лишь отдѣльные небольшіе раіоны въ окрестностяхъ Янтайскихъ копей, ст. Шахэ и г. Мукдена [746].

Топографическія работы во время расположенія арміи подъ Мукденомъ.

По отступленіи арміи къ Мукдену въ ея распоряженіи была лишь 4-верстная карта Мукденской провинціи, и только одинъ листъ этой карты, изображающій мѣстность между Мукденомъ и Ляояномъ (около 80 верстъ по параллели и 70 верстъ по меридіану), могъ быть нѣсколько пополненъ вышеприведенными рекогносцировками; для прочей же мѣстности никакихъ дополнительныхъ матеріаловъ не имѣлось. Въ то же время неудачный исходъ Ляоянскаго сраженія заставлялъ предполагать возможность дальнѣйшаго отступленія арміи на сѣверъ.

Вслѣдствіе этого 26 августа Командующій арміей, телеграфируя Начальнику Главнаго Штаба о высылкѣ 6.000 экземпляровъ 4-верстной и 2-верстной картъ, вмѣстѣ съ тѣмъ просилъ о командированіи 25 топографовъ и 10 чертежниковъ для производства цѣлой серіи глазомѣрныхъ съемокъ „съ цѣлью пополненія маршрутовъ 4-верстной карты“ [747].

По полученіи этой телеграммы, которая какъ бы служила отвѣтомъ на запросъ Главнаго Штаба объ усиленіи топографическихъ силъ арміи, сдѣланный еще въ мартѣ мѣсяцѣ *), начальникомъ военно-топографическаго управленія Главнаго Штаба былъ поднятъ вопросъ объ учрежденіи при Штабѣ арміи организованной части для производства топографическихъ работъ въ видѣ самостоятельной Маньчжурской съемки. По докладѣ этого предположенія Военному Министру, г.-ад. Сахаровъ одобрилъ его съ тѣмъ лишь измѣненіемъ, чтобы проектированная съемка была учреждена не при Штабѣ арміи, а при Полевомъ Штабѣ Намѣстника. 29 августа былъ сдѣланъ запросъ Намѣстнику, 31 числа полученъ утвердительный отвѣтъ. 8 сентября

*) См. выше, стр. 372.

было сдѣлано представленіе въ Военный Совѣтъ о сформированіи Маньчжурской съемки въ составѣ: 1 начальника съемки, 1 помощника, 1 астронома, 1 секретаря, 4 начальниковъ съемочныхъ отдѣленій и 35 производителей топографическихъ работъ, 10 сентября послѣдовало Высочайшее утвержденіе постановленія Военнаго Совѣта [748], а 26 числа того же мѣсяца съемка, въ составѣ 43 чиновъ съ необходимымъ имуществомъ и матеріалами, выѣхала изъ Петербурга на театръ войны [749].

Такимъ образомъ, прибытіе Маньчжурской съемки въ армію ожидалось не ранѣе второй половины октября, между тѣмъ 4-верстная карта изд. Главнаго Штаба, вслѣдствіе неполноты своей, не годилась для полевой работы, и являлась настоятельная необходимость въ безотлагательномъ изданіи болѣе подробной и заполненной *) карты.

Въ виду этого тотчасъ же по прибытіи Штаба арміи въ Мукденъ было приступлено къ изданію новой карты. Карта была издана 2 сентября въ масштабѣ 4 вер. въ дюймѣ и представляла изъ себя 4-верстную карту изд. Главнаго Штаба, дополненную приведенными выше рекогносцировками офицеровъ генеральнаго штаба и топографическими работами, произведенными въ первой половинѣ августа въ окрестностяхъ Янтайскихъ копей, ст. Шахэ и г. Мукдена. Эта карта перваго изданія, захватившая мѣстность, изображенную на 45 и 46 листахъ XXXVII и XXXVIII рядовъ прилагаемаго сборнаго листа 2-верстной карты (карт. прил. № 56), была отпечатана на одномъ листѣ въ небольшомъ количествѣ экземпляровъ ([750]) и была разослана въ передовыя конныя части для заполненія бѣлыхъ мѣстъ [751].

Вновь собранные матеріалы побудили 8 сентября выпустить второе изданіе этой карты въ томъ же масштабѣ. Затѣмъ, вслѣдствіе обилія названій населенныхъ пунктовъ и происходящей отъ этого неясности карты, 16 сентября было выпущено третье изданіе карты уже въ масштабѣ 2 вер. въ дюймѣ, на 4 листахъ. Эта карта была разослана въ войсковыя части передъ сентябрьскимъ наступленіемъ, и ею войска пользовались въ теченіе всего сраженія на р. Шахэ [752].

Во время этой картографической работы два съемочныхъ отдѣленія, работавшія въ августѣ между Мукденомъ и Ляояномъ, были командированы въ тылъ для производства полуинструментальной съемки раіона Тѣлинъ—Каюянь л.л. 46 и 47 XXXV и XXXVI рядовъ сборн. листа 2-верстной карты (карт. прил. № 56), для усовершенствованія же издаваемыхъ Полевымъ Штабомъ картъ Мукденскаго раіона л.л. 45 и 46 XXXVII и XXXVIII рядовъ въ концѣ августа по просьбѣ

*) Безъ пустыхъ промежутковъ между маршрутами.

Командующаго арміей были командированы въ армію изъ топографическаго отдѣла штаба Приамурскаго округа еще 4 топографа; трое изъ нихъ снимали (глазомѣрно) раіонъ къ востоку отъ желѣзной дороги до восточной рамки листа № 46, между р. Хуньхэ и линіей конныхъ заставъ, а четвертый снималъ мѣстность къ сѣверу отъ Хуньхэ между Мукденомъ и Фушуномъ [753].

Уже въ началѣ октября были готовы брульоны топографическихъ работъ Мукденскаго раіона, къ тому же сроку поступили различные матеріалы изъ войсковыхъ штабовъ и, кромѣ того, во время боевъ была захвачена довольно полная японская карта. Все это послужило основаніемъ для составленія 2-верстной карты четвертаго изданія, которая была выпущена 19 октября. Въ цѣляхъ скорѣйшаго снабженія войскъ свѣжими матеріалами послѣдняя карта захватывала лишь наиболѣе важный раіонъ мѣстности между р. Хуньхэ и нашими позиціями въ первые дни сраженія на р. Шахэ; мѣстность къ сѣверу отъ Хуньхэ и къ югу отъ нашихъ позицій до р. Тайцзыхэ, изображенная на 4 листахъ предыдущаго изданія, на означенной картѣ не была нанесена.

Новые матеріалы, касавшіеся позицій Восточнаго отряда, и нѣкоторыя новыя данныя по транскрипціи мѣстныхъ названій, съ которыми, надо сказать, была порядочная путаница, побудили Полевой Штабъ 2 ноября выпустить новое изданіе той же карты, по счету—пятое.

Одновременно съ составленіемъ карты четвертаго и пятаго изданій обрабатывался матеріалъ для изображенія мѣстности къ сѣверу отъ р. Хуньхэ и къ югу отъ нашихъ позицій до р. Тайцзыхэ. Этотъ матеріалъ далъ возможность 8 ноября выпустить шестое изданіе карты, на которой были воспроизведены всѣ 4 листа четвертаго изданія.

Матеріалы, на основаніи которыхъ была составлена эта карта, были слѣдующіе (карт. прил. № 56):

I. Основаніе—4-верстная карта изд. Главнаго Штаба съ исправленнымъ теченіемъ р. Хуньхэ, согласно инструментальной съемки, произведенной въ первой половинѣ августа, и съ измѣненіемъ положенія д. Беньсиху на основаніи поступившихъ изъ войскъ матеріаловъ, провѣренныхъ по японской картѣ.

II. Мѣстность къ западу отъ магистрали Кит. Вост. жел. дор.: 1) сѣвернѣе р. Хуньхэ—по инструментальной съемкѣ окрестностей Мукдена и по глазомѣрной съемкѣ, произведенной штабомъ 5-го Сиб. корпуса, 2) южнѣе р. Хуньхэ до параллели д. Линшинпу—по полуинструментальной съемкѣ штаба 5-го Сиб. корпуса, далѣе—по японской картѣ.

III. Мѣстность къ востоку отъ магистрали Кит. Вост. жел. дор.: 1) сѣвернѣе р. Хуньхэ—по глазомѣрной съемкѣ топографовъ и по маршрутамъ офицеровъ генеральнаго штаба, 2) южнѣе р. Хуньхэ: а) раіонъ между желѣзнодорожнымъ мостомъ и д.д. Уантаинтунь, Янсинтунь, Цуньо и Улитайцзы—снятъ полуинструментально и исправленъ по инструментальнымъ съемкамъ отдѣльныхъ участковъ въ предѣлахъ позицій корпусовъ; б) раіонъ между желѣзной дорогой и линіей Улитайцзы—Цуньо—Людіапуцза до пересѣченія съ южной рамкой XXXVIII ряда—частью снятъ инструментально (въ августѣ), частью дополненъ по японской картѣ и маршрутамъ офицеровъ генеральнаго штаба; в) раіонъ между д.д. Уантаинтунь, Кучундзы, Импань и Янсинтунь—снятъ глазомѣрно, за исключеніемъ позицій Восточнаго отряда по линіи Импань—Янсинтунь, снятыхъ полуинструментально; г) раіонъ между д.д. Кучундзы, Сяодябань, Дудяпуза и Импань снятъ глазомѣрно; д) раіонъ между д.д. Импань, Дудяпуза, Тандяпуза, Чаохуанчжай—по маршрутной съемкѣ офицеровъ отряда г.-м. Самсонова и, наконецъ, е) раіонъ къ югу отъ линіи д.д. Цуньо, Янсинтунь, Баньюпуза, Чаохуанчжай и Тандяпуза вплоть до южной рамки XXXVIII ряда—по маршрутамъ офицеровъ генеральнаго штаба и по японской картѣ.

Изложенное въ достаточной степени, безъ всякихъ поясненій, свидѣтельствуетъ о томъ, насколько изданная карта была неоднородна въ отношеніи точности при изображеніи различныхъ раіоновъ и насколько, слѣдовательно, она уступала инструментальной 2-верстной картѣ, на составленіе которой, согласно приведеннаго выше расчета начальника военно-топограф. управленія Главнаго Штаба, потребовалось бы 5 мѣсяцевъ при 7 съемщикахъ или 2—3 мѣсяца—при 14 *).

Выпускъ шести изданій карты въ теченіе двухъ мѣсяцевъ потребовалъ крайне напряженной дѣятельности топографическаго отдѣленія Штаба арміи, переформированнаго въ концѣ октября въ Штабъ Главнокомандующаго. Кромѣ одного литографскаго станка, бывшаго въ отдѣленіи, въ концѣ августа пришлось позаимствовать еще другой станокъ изъ штаба Заамурскаго округа пограничной стражи. Въ періодъ изданія карты печатались въ литографіи днемъ и ночью. Запасъ бумаги быстро израсходовался, ждать выписанной изъ Россіи было долго, пришлось печатать главную массу картъ на тонкой, быстро изнашивающейся бумагѣ мѣстнаго производства и только по нѣсколько экземпляровъ каждаго изданія—на обратной сторонѣ менѣе нужныхъ экземпляровъ различныхъ картъ, остававшихся въ запасахъ топографическаго отдѣленія. За время съ 1 сентября по 26 ноября 1904 г.

*) Площадь мѣстности, изображенной на 4 листахъ изданной карты, равняется 5.600 кв. верстъ.

было выпущено въ войска около 16.000 экземпляровъ картъ всѣхъ шести изданій, отпечатанныхъ на 40.000 листовъ.

Несмотря на время и труды, потраченные на усовершенствованіе карты Мукденскаго раіона, Полевой Штабъ, повидимому, все-таки не былъ удовлетворенъ послѣднимъ изданіемъ, такъ какъ послѣ прибытія на театръ войны Маньчжурской съемки часть чиновъ ея, о чемъ будетъ еще упомянуто ниже, была поставлена на полуинструментальную съемку того же пространства къ югу отъ Мукдена до нашихъ аванпостовъ [754].

Два съемочныхъ отдѣленія, поставленныя въ началѣ сентября на полуинструментальную съемку Тѣлинъ-Каюяньскаго раіона, закончили свою работу около половины октября. Работа эта, изданная на четырехъ листахъ (въ масштабѣ 2 вер. въ дюймѣ), вошла въ приводимое ниже восьмое изданіе карты раіона сосредоточенія, вышедшее въ декабрѣ 1904 г.

По окончаніи этой съемки оба отдѣленія въ концѣ октября были передвинуты на юго-востокъ для съемки мѣстности между Мукденомъ и Синцзинтиномъ. Послѣдняя работа была закончена въ началѣ декабря и въ серединѣ января 1905 г. вошла въ девятое изданіе карты раіона сосредоточенія.

Личный составъ Маньчжурской съемки, подъ начальствомъ г.-м. Гладышева, прибылъ въ Харбинъ 19 октября [755], а въ началѣ ноября выѣхалъ въ раіонъ сосредоточенія арміи [756]. Проволочка почти въ три недѣли между прибытіемъ Маньчжурской съемки въ Харбинъ и приступомъ ея къ работѣ произошла вслѣдствіе того, что какъ разъ въ это время послѣдовало отозваніе Намѣстника и назначеніе г.-ад. Куропаткина Главнокомандующимъ. Такъ какъ съемка при ея сформированіи офиціально была присоединена къ Штабу Намѣстника, то потребовалось особое Высочайшее соизволеніе на присоединеніе ея къ Штабу Главнокомандующаго, которое послѣдовало 31 октября [757].

Тотчасъ по прибытіи Маньчжурской съемки въ раіонъ сосредоточенія Главнокомандующій приказалъ 17 топографовъ изъ ея состава командировать въ распоряженіе корпусныхъ и отрядныхъ штабовъ для скорѣйшей съемки подступовъ къ непріятельскимъ позиціямъ и, въ особенности, для точнаго опредѣленія засѣчками разныхъ пунктовъ непріятельскаго расположенія. На остальной составъ съемки, какъ было упомянуто выше, была возложена полуинструментальная съемка всего раіона между р. Хуньхэ и линіей нашихъ аванпостовъ. Такимъ образомъ, на дѣлѣ всѣ чины Маньчжурской съемки были привлечены къ работамъ все на той же мѣстности, изображенной на 45 и 46 листахъ XXXVIII ряда, карта которой въ теченіе двухъ мѣсяцевъ была переиздана шесть разъ.

Несмотря на состоявшееся присоединеніе Маньчжурской съемки къ Штабу Главнокомандующаго, этотъ Штабъ, повидимому, считалъ съемку независимымъ органомъ, имѣвшимъ спеціальную задачу, данную ему изъ Петербурга. По крайней мѣрѣ, сдѣлавъ вышеприведенное распредѣленіе чиновъ съемки, начальникъ Штаба Главнокомандующаго 20 ноября послалъ начальнику военно-топограф. управленія Главнаго Штаба телеграмму слѣдующаго содержанія: „Дѣйствія арміи въ раіонѣ, „недостаточно снятомъ, вызываютъ особую потребность въ топогра-„фахъ. По приказанію Главнокомандующаго командировано въ кор-„пуса и отряды 17 топографовъ, кромѣ того 13 вытребованы были изъ „военно-топографическаго отдѣла Хабаровска. Если бы вслѣдствіе „этого могли пострадать спеціальныя задачи Маньчжурской съемки и „военно-топографическаго отдѣла, то благоволите распоряженіемъ объ „экстренномъ командированіи въ армію еще не менѣе 30 топографовъ, „послѣ чего всѣ командированные изъ Маньчжурской съемки и топо-„графическаго отдѣла въ Хабаровскѣ будутъ возвращены по при-„надлежности“ (758). Отвѣтъ Главнаго Штаба послѣдовалъ въ томъ смыслѣ, что интересы его тѣ же, что и дѣйствующей арміи, которая, слѣдовательно, вольна распоряжаться предоставленными въ ея распоряженіе средствами по своему усмотрѣнію (759). Этимъ отвѣтомъ Главный Штабъ устранилъ себя отъ руководства военно-топографическими работами на театрѣ войны, трудно осуществимаго за нѣсколько тысячъ верстъ при недостаточномъ знакомствѣ съ текущими потребностями арміи, и предоставилъ это дѣло всецѣло Штабу Главнокомандующаго, къ которому, какъ къ преемнику Намѣстника, перешло попеченіе объ интересахъ не только дѣйствующей арміи, но и прочихъ, не входящихъ въ ея раіонъ, мѣстностей Дальняго Востока, обслуживаемыхъ Хабаровскимъ военно-топографическимъ отдѣломъ.

Результатомъ военно-топографическихъ работъ, произведенныхъ съ конца октября 1904 г. до середины января 1905 г., были послѣдующія изданія карты раіона сосредоточенія дѣйствующей арміи.

Въ первыхъ числахъ декабря вышло седьмое изданіе Мукденскаго раіона, которымъ для облегченія разработки соображеній общаго характера была воспроизведена на одномъ листѣ въ 4-верстномъ масштабѣ карта шестого изданія (состоявшая изъ четырехъ листовъ). Затѣмъ въ концѣ того же мѣсяца была вычерчена часть работы топографовъ, производившихъ полуинструментальную съемку въ раіонѣ Мукденъ—Синцзинтинъ, которая замѣняла собою одинъ изъ листовъ 2-верстной карты шестого изданія (верхній правый листъ 46-й рядъ XXXVII); это побудило выпустить восьмое изданіе той же карты. Наконецъ, законченная въ началѣ января 1905 г. работа топографовъ Маньчжурской съемки, снимавшихъ раіонъ между р. Хуньхэ и нашими

аванпостами, послужила матеріаломъ для выпуска въ серединѣ означеннаго мѣсяца девятаго изданія 2-верстной карты раіона сосредоточенія. Въ это же изданіе вошли законченныя работы топографовъ восточной группы (раіонъ Фушунъ—Синцзинтинъ) и накопившіеся къ тому времени матеріалы по съемкамъ, произведеннымъ Штабами I и II армій въ своихъ раіонахъ; матеріалъ I арміи касался, главнымъ образомъ, раіона Беньсиху—Цинхеченъ—Мадзядань, матеріалъ II арміи—раіона между Сандепу и Сыфантаемъ. Въ окончательномъ видѣ карты восьмого и девятаго изданій захватили мѣстность согласно изображеннаго на прилагаемой схемѣ (760) (карт. прил. № 57).

Въ началѣ февраля Маньчжурской съемкѣ въ томъ же ея составѣ, т. е. около 18 съемщиковъ, было поручено снять раіонъ на правомъ флангѣ армій между р.р. Хуньхэ и Ляохэ на линіи д.д. Калама и Сыфантай (р. XXXVII л. 44) и мѣстность къ сѣверо-западу отъ Мукдена внѣ сѣверной рамки изданной карты (р. XXXVII л. 45). Вторая изъ этихъ задачъ въ связи съ произведенной съемкой Тѣлинъ-Каюяньскаго раіона должна была образовать карту раіона ближняго тыла дѣйствующей арміи во всю ширину фронта ея до параллели Тѣлина. Мукденское сраженіе и отступленіе арміи не позволили докончить начатыя работы, а часть того, что успѣли снять, была издана уже во время расположенія арміи на Сыпингайскихъ позиціяхъ

Одновременно съ изданіемъ перечисленныхъ картъ въ теченіе этого же періода кампаніи, съ сентября 1904 г. по февраль 1905 г., топографическимъ отдѣленіемъ Полевого Штаба были изданы и разосланы въ войска нѣкоторыя спеціальныя картографическія работы: 1) планы нашихъ и японскихъ позицій на р. Шахэ въ масштабѣ 1 вер. въ дюймѣ, выпущенные послѣдовательно тремя изданіями, 2) планы сосредоточенія артиллерійскаго огня нашихъ батарей, выпущенные послѣдовательно двумя изданіями.

Топографическія работы во время расположенія арміи на Сыпингайскихъ позиціяхъ.

Во время отступленія арміи отъ Мукдена войска могли пользоваться 2-верстной картой лишь до параллели Каюяня, да и то только въ сравнительно узкой полосѣ—на 25 верстъ къ западу отъ этого пункта и на 30 вер. къ востоку. Полевой картой для дальнѣйшаго движенія должны были служить 10-верстная схема, составленная въ 1903 г. полк. Орановскимъ и представлявшая изъ себя отчетную карту произведенной въ означенномъ году полевой поѣздки офицеровъ генеральнаго штаба Приамурскаго военнаго округа, и 10-верстная карта части Маньчжуріи между Харбиномъ и Тѣлиномъ, изданная военно-топографическимъ отдѣломъ того

же округа въ 1902 г. по глазомѣрнымъ съемкамъ и маршрутамъ описныхъ партій фудутунствъ въ 1901 г.

Карты эти, оказавшіяся единственнымъ и поэтому весьма цѣннымъ матеріаломъ, тѣмъ не менѣе, какъ по своему масштабу, такъ и по степени точности, далеко не удовлетворяли требованіямъ, предъявляемымъ къ полевой картѣ, и нуждались въ дополненіяхъ.

Съ этою цѣлью 1 марта, еще въ то время, когда отступавшая армія находилась на параллели Тѣлина, Штабомъ Главнокомандующаго было сдѣлано распоряженіе (761) объ организаціи Штабами армій попутно съ движеніемъ къ сѣверу отъ параллели Каюяня рекогносцировокъ съ глазомѣрной съемкой всей полосы мѣстности, занятой отступавшими войсками. Мѣра эта, очевидно, имѣла въ виду не современныя нужды арміи, которая, двигаясь вмѣстѣ со съемщиками, конечно, не могла воспользоваться ихъ работой, а предусматривала въ будущемъ переходъ въ наступленіе и обратное овладѣніе утраченной территоріей.

Въ то же время были приняты мѣры и для рекогносцировки мѣстности, лежавшей впереди по пути отступленія, съ цѣлью опредѣленія рубежей, за которыми армія могла бы остановиться для отдыха и для отпора противнику. Первымъ изъ такихъ рубежей была выбрана позиція на параллели ст. Сыпингай). Командированныя еще изъ Тѣлина, рекогносцировочныя партіи отъ каждой арміи, въ составѣ офицеровъ генеральнаго штаба, военныхъ инженеровъ, артиллеристовъ и топографовъ, ко времени подхода арміи къ Сыпингаю успѣли выяснить общее направленіе позиціи, значеніе различныхъ участковъ и даже произвести глазомѣрныя съемки.

Первое время положеніе арміи, ослабленной Мукденскимъ сраженіемъ, признавалось очень непрочнымъ, остановка ея на Сыпингайскихъ позиціяхъ считалась временной, и поэтому на первую очередь было поставлено изслѣдованіе мѣстности, которая могла стать раіономъ боевыхъ дѣйствій въ случаѣ возобновленія противникомъ пріостановленнаго наступленія. Порядокъ работъ былъ опредѣленъ слѣдующій:

1) Освѣщеніе мѣстности передъ фронтомъ и на флангахъ позиціи.

2) Освѣщеніе мѣстности въ тылу по направленію къ Харбину и далѣе до Цицикара.

3) Ознакомленіе съ раіономъ устья р. Нонни (г. Бодунэ), куда въ случаѣ отступленія предполагалось отвести значительную часть арміи для прикрытія западнаго отдѣленія Кит. Вост. жел. дор.

4) Изслѣдованіе окрестностей Харбина съ цѣлью обороны этого пункта (762).

Произведенныя работы распадались на двѣ категоріи: рекогносцировочныя и съемочныя. Первыя имѣли цѣлью скорѣйшее ознакомленіе съ тактическими условіями мѣстности и заключались въ кроки позицій, маршрутахъ и описаніяхъ физическихъ особенностей изслѣдованныхъ раіоновъ; поручались онѣ большею частью офицерамъ генеральнаго штаба. Работы второй категоріи повторялись на той мѣстности, гдѣ были уже произведены первыя, но заключались уже въ точномъ изображеніи мѣстности на издаваемыхъ картахъ.

Рекогносцировки передъ фронтомъ и на флангахъ Сыпингайскихъ позицій производились распоряженіемъ Штаба каждой арміи на участкѣ расположенія войскъ, входившихъ въ составъ арміи.

Для освѣщенія тылового раіона въ каждой арміи было сформировано по рекогносцировочной партіи, въ составѣ 4 офицеровъ генеральнаго штаба, военнаго инженера и топографа. На означенныя партіи было возложено изслѣдованіе тыловыхъ позицій:

1) сѣвернѣе ст. Гунчжулинъ по линіи Чаяппо—Шисандіаза (карт. прил. № 58);

2) на параллели г. Куанченцзы по линіи Чоудіатенъ—Хуандятунь;

3) на р. Сунгари, и

4) на р. Лялинхэ отъ устья до г. Лалинчена.

При изслѣдованіи каждой изъ перечисленныхъ позицій работа на западномъ участкѣ позиціи (къ западу отъ полотна Кит. Вост. жел. дор.) производилась рекогносцировочной партіей II арміи, на восточномъ участкѣ — I арміи, на партію же III арміи былъ возложенъ выборъ раіона для расположенія этой арміи за двумя первыми при трехъ положеніяхъ: за центромъ, за правымъ или за лѣвымъ флангомъ, и изслѣдованіе путей для движенія резерва въ передовыя линіи при каждомъ изъ этихъ положеній.

Рекогносцировка позиціи на дальнѣйшемъ пути отступленіи арміи отъ Харбина къ Цицикару (карт. прил. № 59), на лѣвомъ берегу р. Сунгари фронтомъ къ Харбину была поручена штабу тыла; равнымъ образомъ на этотъ же штабъ было возложено изслѣдованіе путей отъ Харбина на западъ—къ Цицикару и на сѣверъ—къ Благовѣщенску. Для ознакомленія съ раіономъ устья р. Нонни была образована особая комиссія, въ составѣ 3 офицеровъ генеральнаго штаба, 3 военныхъ инженеровъ и 3 топографовъ; изслѣдованіе же путей, ведущихъ изъ этого раіона къ Цицикару, было поручено штабу тыла.

Рекогносцировка подступовъ къ Харбину была возложена на штабъ тыла.

Почти всѣ перечисленныя работы въ основныхъ чертахъ были закончены въ серединѣ апрѣля[763]; позднѣйшія рекогносцировки вы-

зывались уже детальной разработкой плана предстоявшихъ боевыхъ дѣйствій. Такимъ образомъ, къ этому времени дѣйствующая армія уже оріентировалась въ новомъ раіонѣ и имѣла нѣкоторый матеріалъ для дополненія бывшихъ въ ея распоряженіи 10-верстныхъ картъ.

Одновременно съ рекогносцировками начались и съемочныя работы приблизительно въ той же послѣдовательности. 4 марта начальнику Маньчжурской съемки было предложено приступить къ съемкѣ мѣстности къ сѣверу отъ параллели, проходящей на 10 вер. южнѣе ст. Сыпингай, шириной на 60 вер. къ востоку и на 40 вер. къ западу отъ полотна Кит. Вост. жел. дор.[764].

Работа 1-й Маньчжурской съемки*). Къ этому времени въ составѣ съемкѣ числилось: 1 начальникъ съемки, 1 помощникъ его, 1 секретарь, 1 картографъ, 2 астронома, 4 начальника отдѣленій и 17 съемщиковъ. Силы эти были недостаточны для быстраго выполненія порученной работы, и поэтому 13 марта послѣдовало циркулярное распоряженіе [765]: всѣхъ топографовъ, командированныхъ изъ состава съемки въ штабы корпусовъ и отрядовъ, возвратить къ штатному мѣсту службы; исключеніе было сдѣлано лишь для отрядовъ генераловъ Ренненкампфа, Мищенко и Маслова, штабамъ которыхъ разрѣшено было сохранить по одному сверхштатному топографу вслѣдствіе обилія работы въ удаленныхъ отъ желѣзной дороги и поэтому менѣе точно изображенныхъ на 10-верстной картѣ обширныхъ раіонахъ, наблюдаемыхъ этими отрядами.

Кромѣ того, въ Маньчжурскую съемку были зачислены и другіе топографы, разновременно вызванные изъ топографическаго отдѣла штаба Приамурскаго военнаго округа, за исключеніемъ 10 человѣкъ, вошедшихъ въ составъ особой Хабаровской съемки, о которой будетъ еще сказано ниже. Благодаря этому къ началу апрѣля Маньчжурская съемка была доведена до 48 съемщиковъ, а впослѣдствіи даже до 52.

Увеличеніе личнаго состава съемки позволило расширить первоначально намѣченный раіонъ и произвести топографическія работы на флангахъ главной позиціи. Особое значеніе придавалось правому флангу, такъ какъ одновременно съ обходомъ его непріятель угрожалъ единственной коммуникаціонной линіи, связывавшей армію съ Имперіей; поэтому для съемки мѣстности, прилегающей къ этому флангу, было назначено особое отдѣленіе, въ составѣ 12 съемщиковъ[766]. 19 марта начальнику этого отдѣленія было приказано[767] спѣшно произвести глазомѣрную съемку раіона къ западу отъ линіи Юшитай—Сыпингай до р. Даляохэ съ обязательствомъ окончить работу

---

*) Названной 1-й Маньчжурской съемкой, такъ какъ въ первыхъ числахъ іюля въ составъ арміи прибыла еще 2-я Маньчжурская съемка, о которой упоминается ниже.

не позже 26 марта и связать ее съ производившейся съемкой фронта Сыпингайской позиціи.

Къ началу апрѣля полуинструментальная съемка фронта позиціи была закончена, а къ 16 числу того же мѣсяца въ войска были уже разосланы 2-верстныя карты, обнимающія раіонъ по фронту отъ р. Даляохэ до большой дороги Ихеченъ—Херсу—Итунчжоу и въ глубину отъ параллели ст. Сыпингай до параллели ст. Фанцзятунь. Такимъ образомъ имѣлись карты и фронта, и ближняго тыла.

Дальнѣйшія топографическія работы къ югу отъ фронта арміи до линіи передовыхъ постовъ были возложены на топографовъ, состоявшихъ въ Штабахъ армій, корпусовъ и отрядовъ, а работы въ тылу и на флангахъ предоставлены Маньчжурской съемкѣ.

Къ 1 іюня былъ снятъ раіонъ Ченгдянтунь—Юшитай—Яндачынцза—Падьязы — ст. Мейшацзы—Гиринъ—Чалухэ—Янтушань—Итунчжоу—Инченза—Эльдахоза—Банлашамынь — ст. Шуанмяоцзы—Ляоянвопынь. Этими работами тылъ Маньчжурской арміи вдоль желѣзной дороги былъ освѣщенъ уже на достаточную глубину, и поэтому явилась возможность расширить съемочный раіонъ къ востоку до меридіана г. Гирина (126° 30′) и протянуть его на югъ до линіи передовыхъ постовъ отряда генерала Ренненкампфа. Къ 1 августа было снято сплошное пространство къ сѣверу отъ линіи Ляоянвопынь—ст. Шуанмяоцзы—Такада—Толинза (230 вер.) до параллели разъѣзда № 75 (сѣвернѣе ст. Мейшацзы) шириною къ западу отъ полотна жел. дор. 70—120 вер. и къ востоку 80—160 вер.; къ югу отъ линіи Ляоянвопынь—Толинза былъ снятъ раіонъ Хайлунчена; кромѣ того, захваченными у японскихъ плѣнныхъ картами былъ дополненъ раіонъ Ляоянвопынь—Чантуфу—Факумынь и мѣстность къ югу отъ Таулу. Японскія карты дали возможность связать производившіяся въ раіонѣ арміи топографическія работы со съемкой Тѣлинскаго-Каюяньскаго и Мукденскаго раіоновъ и получить сплошную карту вдоль линіи жел. дор. Въ августѣ была закончена съемка раіона Таулу, которая заполнила послѣдній пробѣлъ передъ лѣвымъ флангомъ арміи.

Всего съ 15 марта по 1 сентября Маньчжурской съемкой было снято въ 2-верстномъ масштабѣ около 40.000 верстъ[768].

Въ первое время по прибытіи арміи на Сыпингайскія позиціи картографическій матеріалъ для изданія картъ доставлялся въ видѣ фигуръ разнобразнаго очертанія (карт. прил. № 60), такъ какъ раіоны съемокъ опредѣлялись требованіями стратегической обстановки, а не техническими условіями работы. Съемщики послѣдовательно направлялись въ ту полосу мѣстности, которая по ходу военныхъ дѣйствій пріобрѣтала въ данное время первостепенное значеніе.

Границы смежныхъ участковъ не представляли линій одинаковой длины, а поэтому фигуры снятыхъ площадей были разнообразны и по величинѣ, и по формѣ. Кромѣ того, съемка мѣстности правильными трапеціями возможна была лишь при наличіи астрономическихъ или геодезическихъ для данной мѣстности пунктовъ, а таковыхъ не было, ихъ нужно было опредѣлить, на что требовалось много времени, между тѣмъ войска нуждались въ немедленномъ снабженіи полевыми картами.

Подобное изданіе съемокъ сильно усложняло работу литографіи и представляло извѣстныя неудобства при пользованіи картами, но зато оно давало возможность снабжать войска картами немедленно по окончаніи работы каждаго съемщика, не ожидая окончанія съемки всей трапеціи. Затѣмъ, когда были изданы наиболѣе нужныя для войскъ карты Сыпингайскихъ позицій и ближняго тыла, примѣрно, до параллели ст. Фанцзятунь, необходимость въ поспѣшномъ изданиі картъ миновала, и дальнѣйшія работы стали вестись уже правильными трапеціями (карт. прил. № 61). Въ то же время и ранѣе изданный матеріалъ тоже сводился въ трапеціи и издавался вновь въ видѣ правильно заполненныхъ листовъ [(769)] (карт. прил. № 62).

Изданная 2-верстная карта, предназначенная для полевой работы, была слишкомъ велика для разработки стратегическихъ соображеній и для отчетныхъ работъ. Спеціально для этой надобности, какъ было уже упомянуто выше, во время расположенія арміи подъ Мукденомъ была издана въ 4-верстномъ масштабѣ карта Мукденскаго раіона *); для Сыпингайскаго раіона, въ которомъ фронтъ арміи раскинулся гораздо шире, чѣмъ подъ Мукденомъ, означенный масштабъ былъ крупенъ и пришлось остановиться на 10-верстномъ масштабѣ.

Первое изданіе этой карты вышло 1 мая. Сѣверной и южной границами изданной карты служили параллели Куанченцзы и Тѣлина, на западѣ она захватывала мѣстность до монгольской границы, на востокѣ по свѣжему топографическому матеріалу была воспроизведена мѣстность до меридіана Инчензы, далѣе карта была сведена съ упомянутой выше 10-верстной картой описанія фудутунствъ изд. 1902 г.

Крупныя неточности, обнаруженныя на послѣдней картѣ, и вновь накопившіеся матеріалы побудили во второй половинѣ іюня выпустить второе изданіе 10-верстной карты въ значительно расширенныхъ рамкахъ. На вновь изданной картѣ, напечатанной на 4 листахъ, была изображена мѣстность между параллелями Куанченцзы и Инкоу и меридіанами Инкоу и Гирина. Для составленія этой карты впервые

*) См. выше, стр. 382.

была сведена часть матеріала, имѣвшагося восточнѣе линіи Анпинь—Санцзяцзы—Цинхеченъ—Синцзинтинъ—Пауцзяцза—Бейшанченцзы (карт. прил. № 55) въ видѣ рекогносцировокъ, маршрутовъ и т. п.

Затѣмъ въ концѣ августа, вслѣдствіе накопленія новыхъ топографическихъ работъ Маньчжурской съемки, было приступлено къ третьему изданію 10-верстной карты, которое вышло уже въ сентябрѣ.

Работа Хабаровской съемки.

Одновременно съ возложеніемъ на Маньчжурскую съемку работъ въ раіонѣ сосредоточенія арміи и ея ближнемъ тылу признано было необходимымъ снять и раіонъ устья р. Нонни, который пріобрѣталъ особенно важное значеніе въ случаѣ движенія противника въ обходъ нашего праваго фланга къ западному отдѣленію Кит. Вост. жел. дор. Дабы не отвлекать силъ Маньчжурской съемки отъ работъ въ раіонѣ сосредоточенія арміи, для снятія новаго раіона была организована самостоятельная съемка изъ чиновъ, остававшихся еще въ топографическомъ отдѣлѣ штаба Приамурскаго округа, и 10 съемщиковъ, разновременно командированныхъ изъ этого отдѣла въ армію. Эта съемка, названная Хабаровской съемкой, состояла изъ 34 чиновъ, въ числѣ которыхъ былъ 21 съемщикъ (770). Начальникомъ ея былъ назначенъ полк. Козловскій.

По сформированіи съемки 26 марта, на нее было возложено освѣщеніе раіона Харбинъ—Цицикаръ—Бодунэ (771) (карт. прил. № 59), при чемъ первоначально въ первую очередь была поставлена инструментальная съемка въ 2-верстномъ масштабѣ раіона устья р. Нонни въ окружности радіуса въ 30 верстъ, во вторую очередь—глазомѣрная съемка полосы мѣстности вверхъ по р. Нонни до Цицикара шириною на 10 верстъ отъ праваго берега рѣки и на 40 верстъ отъ лѣваго; наконецъ, въ третью очередь—глазомѣрная съемка остальной площади, сѣверная граница которой должна была пролегать на 50 вер. сѣвернѣе жел. дор. на участкѣ Цицикаръ—Харбинъ, а южная граница — на 30 вер. южнѣе р. Сунгари на участкѣ Бодунэ—Харбинъ.

Такимъ образомъ, данная съемкѣ задача уже не ограничивалась окрестностями устья р. Нонни, а охватывала весь раіонъ предполагаемыхъ военныхъ дѣйствій въ случаѣ отступленія дѣйствующей арміи на Нижнее Сунгари и далѣе къ Цицикару. Глазомѣрное производство работъ обусловливалось стремленіемъ скорѣе получить карты этого раіона, поспѣшность же эта вполнѣ объяснялась тѣмъ тревожнымъ временемъ, которое переживала дѣйствующая армія въ первые два мѣсяца послѣ остановки на Сыпингайскихъ позиціяхъ.

Послѣдовавшее къ концу апрѣля усиленіе арміи и продолжавшееся бездѣйствіе противника внесли нѣкоторое успокоеніе въ тыловую работу, а въ силу этого былъ измѣненъ и способъ работы Ха-

баровской съемки: во-первыхъ, отчетъ комиссіи по рекогносцировкѣ укрѣпленнаго лагеря у г. Бодунэ выяснилъ необходимость снятія окрестностей Бодунэ въ окружности радіуса въ 20 верстъ не въ 2-верстномъ, а въ верстовомъ масштабѣ; во-вторыхъ, съемку прочей мѣстности признано было необходимымъ произвести не глазомѣрно, а полуинструментально въ 2-верстномъ масштабѣ.

Къ концу іюня были сняты инструментально въ верстовомъ масштабѣ окрестности Бодунэ площадью въ 3.214 кв. верстъ, къ концу же августа были закончены работы второй очереди, охватившія мѣстность въ 8.154 кв. вер., и было приступлено къ работамъ третьей очереди.

Работа 2-й Маньчжурской съемки.

Совокупныя работы 1-й Маньчжурской и Хабаровской съемокъ обнимали, такимъ образомъ, раіонъ сосредоточенія арміи и сплошную полосу тыла вдоль желѣзной дороги отъ Гунчжулина, черезъ Харбинъ, къ Цицикару, иначе говоря—освѣщали путь отступленія дѣйствующей арміи къ границамъ Забайкальской области. Между тѣмъ, согласно выработаннаго плана дѣйствій, предполагалось, что, въ случаѣ неудачнаго исхода сраженій на цѣломъ рядѣ послѣдовательныхъ позицій, часть I арміи отъ Гирина отступитъ на востокъ къ границамъ Приморской области. Вслѣдствіе этого необходимо было освѣтить мѣстность въ этомъ направленіи; равнымъ образомъ работы 1-й Маньчжурской съемки, ограниченныя на востокѣ меридіаномъ Гирина, не захватывали подступовъ къ этому важному пункту съ юга и юго-востока. Выдѣлить для снятія означенныхъ раіоновъ чиновъ изъ состава 1-й Маньчжурской и Хабаровской съемокъ не представлялось возможнымъ въ виду обширности возложенныхъ на нихъ работъ, и поэтому Главнокомандующій 19 апрѣля обратился къ Военному Министру съ просьбой командировать въ армію еще 50 топографовъ [772]. 29 апрѣля былъ полученъ отвѣтъ [773], что къ отправленію въ Маньчжурію готовится 2-я Маньчжурская съемка въ составѣ 63 чиновъ, въ томъ числѣ 50 съемщиковъ.

Ко времени прибытія въ армію, въ концѣ іюня, 2-й Маньчжурской съемки, подъ начальствомъ г.-м. Шмидта, работы 1-й Маньчжурской съемки были доведены на сѣверѣ до параллели 44° 20′ (южнѣе ст. Бухай) и на востокѣ—до меридіана 126° 30′ (г. Гиринъ); намѣчалось, слѣдовательно, два раіона работъ: 1) сѣвернѣе названной параллели для связи съ работами Хабаровской съемки и 2) восточнѣе названнаго меридіана до границы Приморской области.

11 іюня начальникомъ Штаба Главнокомандующаго [774] былъ утвержденъ докладъ, согласно котораго топографическія работы въ раіонѣ сѣвернѣе параллели 44° 20′ (карт. прил. № 63) были предназна-

чены 1-й Маньчжурской съемкѣ по окончаніи ею первой задачи ея въ раіонѣ сосредоточенія арміи и ея ближнемъ тылу, работы же восточнѣе меридіана 126° 30′ возложены на 2-ю Маньчжурскую съемку, при чемъ выполненіе ихъ было разбито на три очереди: въ первую очередь подлежала съемкѣ мѣстность между параллелями 42° 20′ и 44° 40′ и меридіанами 126° 30′ — 127° 30′, заключающая въ себѣ пути къ Гирину съ юга и юго-востока; во вторую очередь—полоса мѣстности къ востоку отъ меридіана 127° 30′ между параллелями 43° 20′ и 44°, заключающая путь отъ Гирина, черезъ Омосо, на Нингуту; въ третью очередь—мѣстность къ сѣверу или востоку отъ указанныхъ границъ, въ зависимости отъ обстоятельствъ. Къ работамъ третьей очереди предполагалось привлечь также 1-ю Маньчжурскую и Хабаровскую съемки, которыя ко времени окончанія 2-й Маньчжурской съемкой работъ первыхъ двухъ очередей должны были закончить съемку данныхъ имъ раіоновъ.

Въ серединѣ іюля изъ Харбина отправились на съемку производители геодезическихъ работъ 2-й Маньчжурской съемки, а 20 числа и остальные чины. Къ 1 сентября была снята полуинструментально въ 2-верстномъ масштабѣ мѣстность между параллелями 43° 40′—42° 20′ и меридіанами 126° 30′—127° 30′, площадью около 10.000 кв. верстъ (775).

Топографическія работы въ раіонѣ тыла.

Когда, въ мартѣ 1904 г., возникъ вопросъ объ укрѣпленіи Харбина, то оказалось, что подробнаго плана его окрестностей въ штабѣ военно-окружныхъ управленій не имѣется. Вслѣдствіе этого на двухъ топографовъ, состоявшихъ въ названномъ штабѣ, была возложена съемка мѣстности вокругъ Харбина радіусомъ около 4 верстъ въ масштабѣ 250 саж. въ дюймѣ. Въ началѣ іюня того же года былъ присланъ еще одинъ топографъ изъ военно-топографическаго отдѣла штаба Приамурскаго округа. Работа была закончена и издана въ октябрѣ 1904 г. (776).

Весною 1905 г., когда послѣ Мукденскаго сраженія перенесеніе военныхъ дѣйствій въ раіонъ тыла сдѣлалось болѣе вѣроятнымъ и когда работы по укрѣпленію Харбина пошли ускореннымъ темпомъ, была предпринята 2-верстная съемка окрестностей его въ окружности радіуса до 30 верстъ. На работы было поставлено 9 съемщиковъ, командированныхъ изъ военно-топографическаго отдѣла штаба Приамурскаго округа. Изъ 4.900 кв. вер., подлежавшихъ съемкѣ, ко времени заключенія мира было снято около 3.800 кв. вер., при этомъ, по исполненіи въ полѣ каждаго брульона, онъ немедленно вычерчивался и печатался.

На остальномъ пространствѣ тылового раіона, за исключеніемъ треугольника между Цицикаромъ, Харбиномъ и Бодунэ, на которомъ работала Хабаровская съемка, топографической съемки не произво-

дилось и она была замѣнена рекогносцировками офицеровъ генеральнаго штаба важнѣйшихъ направленій и раіоновъ. Кромѣ того, имѣлось много разновременно исполненныхъ работъ офицеровъ Заамурскаго округа пограничной стражи, но бо̀льшая часть ихъ не была использована, по всей вѣроятности вслѣдствіе того, что онѣ, приноровленныя къ надобностямъ округа, не всегда соотвѣтствовали задачамъ арміи.

Выше было упомянуто о томъ, что изслѣдованіе территоріи тыла въ качествѣ будущаго раіона военныхъ дѣйствій органами дѣйствующей арміи было произведено лишь до параллели р. Лялинхэ, на линіи которой была намѣчена позиція для всей арміи. Рекогносцировка позицій при дальнѣйшемъ отступленіи арміи на сѣверъ, а равно развѣдка путей отхода арміи отъ средняго участка Сунгари на сѣверъ—къ р. Амуру и на западъ—къ Хинганскому хребту были возложены на штабъ тыла.

Въ первую очередь въ теченіе апрѣля по указанію, данному въ концѣ марта Главнокомандующимъ [(777)], была изслѣдована аррьергардная позиція для двухъ армій на лѣвомъ берегу р. Сунгари по линіи д. Утайчжанъ—ст. Дуйциньшань—г. Хуланченъ, фронтомъ къ Харбину. Одновременно съ этимъ была произведена рекогносцировка 4 путей отъ г. Бодунэ къ Цицикару [(778)], при чемъ одинъ изъ этихъ путей велъ вдоль праваго берега р. Нонни, остальные три—вдоль лѣваго берега, въ полосѣ шириною до 40 верстъ.

Затѣмъ въ началѣ апрѣля Главнокомандующій приказалъ [(779)] изслѣдовать пути отъ Харбина къ четвертой пади на р. Амурѣ и далѣе къ Благовѣщенску и пути вдоль желѣзной дороги отъ Харбина къ Цицикару и отъ Цицикара къ Благовѣщенску. Выполненіе этихъ работъ, за недостаткомъ офицеровъ генеральнаго штаба, началось лишь въ концѣ апрѣля, когда была закончена рекогносцировка Сунгарійской позиціи и путей между Бодунэ и Цицикаромъ, и потребовало около мѣсяца времени. Къ началу іюня были изслѣдованы пути: 1) отъ Харбина вдоль лѣваго берега р. Сунгари черезъ Сянь-синъ, Валинхотонъ и Сусу къ четвертой пади на р. Амурѣ, 2) отъ Харбина черезъ Хуланченъ и Мергень къ Благовѣщенску, 3) отъ Харбина на Хуланченъ и далѣе параллельно желѣзной дорогѣ къ Цицикару. Рекогносцировки же дороги отъ Цицикара къ Благовѣщенску, какъ уже достаточно извѣстной, по которой не далѣе какъ въ мартѣ 1904 г. проходили войска на пути изъ Амурской области въ армію, не производилось, а штабу Заамурскаго округа пограничной стражи было поручено произвести провѣрку прежнихъ маршрутовъ и составить описаніе современнаго состоянія ея.

Кромѣ того, по распоряженію главнаго начальника тыла, офицерами Заамурскаго округа пограничной стражи были изслѣдованы грун-

товые пути через Хинганскій хребет изъ долины р. Нонни въ долину р. Хайларъ, вопросъ о чемъ былъ поднятъ еще въ концѣ марта, но выполненіе пришлось отложить до мая, въ ожиданіи таянія глубокихъ снѣговъ, покрывавшихъ горы.

Одновременно съ этимъ, тоже по распоряженію главнаго начальника тыла, была произведена рекогносцировка дороги вдоль лѣваго берега р. Сунгари между г.г. Бодунэ и Харбиномъ, съ изслѣдованіемъ удобныхъ переправъ черезъ рѣку на этомъ участкѣ.

Всѣ эти работы были закончены въ началѣ іюня [780], а въ концѣ того же мѣсяца въ Штабъ Главнокомандующаго были представлены обработанные отчеты о нихъ.

Затѣмъ, согласно указанія Главнокомандущаго [781], началось изслѣдованіе мѣстности и путей въ углу между р.р. Сунгари и Ажехэ для выясненія условій движенія двухъ армій черезъ Харбинъ на лѣвый берегъ р. Сунгари. Работа эта, заключавшая въ себѣ попутно и развѣдку подступовъ съ юга и юго-востока къ Харбинскому укрѣпленному лагерю, была закончена къ серединѣ іюня.

Этимъ закончилась первая категорія рекогносцировочныхъ работъ тылового штаба, имѣвшихъ основной цѣлью освѣщеніе пути арміи въ случаѣ ея отступленія частью на сѣверъ, частью на западъ, къ границамъ Имперіи. Затѣмъ развитіе японцами военныхъ дѣйствій въ Сѣверной Кореѣ послужило поводомъ къ предположенію о движеніи части ихъ силъ къ Нингутѣ и заставило перенести рекогносцировочныя работы изъ западной части тылового раіона въ восточную.

По указанію Главнокомандующаго, данному въ началѣ іюля [782], на штабъ тыла было возложено изслѣдованіе путей: 1) отъ р. Туманганъ на участкѣ Мусанъ—Хунчунъ къ Нингутѣ и далѣе къ желѣзной дорогѣ, 2) отъ Омосо и Одунчена къ Гирину съ выборомъ позицій на нихъ и 3) отъ Харбина къ Нингутѣ.

18 іюля изъ Харбина выступило 7 рекогносцировочныхъ партій, которыя закончили свои работы къ серединѣ сентября, уже послѣ прекращенія военныхъ дѣйствій, при чемъ были изслѣдованы: 1) три дороги отъ Харбина къ Нингутѣ вдоль желѣзной дороги, одна изъ нихъ шла непосредственно возлѣ желѣзнодорожнаго полотна, другія двѣ пролегали къ сѣверу и къ югу отъ него; 2) всѣ пути отъ нашей государственной границы съ Кореей по р. Туманганъ (на участкѣ Мусанъ—Хёріенъ—Чонгсенгъ—Ляньшуйчуанцза) къ Нингутѣ, Омосо и Одунчену; 3) дорога отъ Нингуты, черезъ Омосо, къ Гирину и параллельная второму участку ея—отъ Одунчена, черезъ Тіохо, къ Гирину; 4) пути отъ Одунчена: а) на Эльдагоу и Мульи, б) на Тасахэ и в) черезъ Моошанъ къ Дяпигоу; 5) позиція на корпусъ у Нингуты;

6) двѣ позиціи на дивизію у Одунчена: одна фронтомъ на юго-востокъ, другая—на югъ и юго-западъ, и 7) позиція на корпусъ у Омосо.

Снабженіе войскъ картами.

Запасами картъ, имѣвшимися въ началѣ кампаніи въ штабахъ Приамурскаго округа и Квантунской области, войска Намѣстничества были обезпечены по расчету одна карта (каждаго изданія)—на роту, сотню и батарею; ощущался лишь нѣкоторый недостатокъ въ 20-верстной картѣ Южной Маньчжуріи и въ такой же картѣ Кореи (783).

Снабженіе картами въ той же нормѣ вновь прибывавшихъ въ составъ арміи войсковыхъ частей первоначально предполагалось производить распоряженіемъ топографическаго отдѣленія Штаба арміи, съ каковою цѣлью въ Ляоянѣ былъ образованъ соотвѣтственный запасъ картъ присылкою ихъ изъ Главнаго Штаба и изъ штаба Приамурскаго военнаго округа, приступившихъ съ открытіемъ военныхъ дѣйствій къ изданію нужныхъ картъ. Но этотъ порядокъ снабженія войскъ картами просуществовалъ лишь до конца апрѣля, когда, послѣ Тюренченскаго боя, возникъ вопросъ о вывозѣ изъ Ляояна всякаго громоздкаго имущества, наличіе котораго не вызывалось крайней необходимостью. Въ виду того, что всѣ вновь прибывавшія части обязательно проходили черезъ Харбинъ, представлялось вполнѣ соотвѣтственнымъ перенести запасъ картъ, предназначенныхъ для этихъ частей, въ Харбинъ и выдачу ихъ возложить на штабъ военно-окружныхъ управленій. Распоряженіе объ этомъ было сдѣлано 22 апрѣля 1904 г. (784). Къ этому же времени опытъ не столько боевыхъ дѣйствій, сколько передвиженій войскъ на театрѣ войны указалъ, что принятая норма обезпеченія войскъ картами не соотвѣтствуетъ потребности, и была выработана другая, согласно которой штабы и управленія были выдѣлены въ особую рубрику и число основныхъ картъ, каковыми были 2-верстная, 10-верстная и 20-верстная карты, было увеличено, прочихъ же картъ, менѣе употребительныхъ,—уменьшено (прил. № 18).

Такимъ образомъ, съ мая 1904 г. войска снабжались картами въ Харбинѣ, запасы же Харбина пополнялись изъ Петербурга и Хабаровска.

Съ начала сентября 1904 г., какъ было изложено выше, Штабъ арміи сталъ самъ издавать карты, и поэтому снабженіе войскъ картами вновь перешло къ нему. Норма снабженія издаваемыми на театрѣ войны картами была сохранена та же, которая была принята для 2-верстной карты Южной Маньчжуріи, т. е. около 250 экземпляровъ на корпусъ *).

*) Состоящій изъ 2 дивизій пѣхоты съ артиллеріей.

Вслѣдствіе послѣдовавшаго въ короткій срокъ выпуска нѣсколькихъ изданій однѣхъ и тѣхъ же картъ въ войскахъ накопился громадный запасъ картъ, представлявшій серьезныя неудобства какъ въ отношеніи храненія, такъ и въ отношеніи пользованія ими, въ виду неодинаковой транскрипціи мѣстныхъ названій на различныхъ изданіяхъ. Поэтому съ выходомъ шестого изданія карты Мукденскаго раіона карты всѣхъ предыдущихъ изданій этого раіона были изъяты изъ употребленія [785].

Для учета картъ и упорядоченія храненія ихъ Штабомъ Маньчжурской арміи, а затѣмъ Штабомъ Главнокомандующаго были сдѣланы слѣдующія два распоряженія:

1) Въ концѣ октября 1904 г. была заведена обязательная нумерація картъ, каковая мѣра обыкновенно примѣняется при выпускѣ секретныхъ изданій, но въ боевой обстановкѣ она принесла мало пользы, такъ какъ утрата картъ и переходъ ихъ въ руки противника обусловливался, главнымъ образомъ, не небрежностью храненія, а оставленіемъ на полѣ сраженія, уступаемомъ непріятелю, убитыхъ и раненыхъ владѣльцевъ картъ.

2) Въ декабрѣ 1904 г. Штабамъ армій и корпусовъ было воспрещено самостоятельно издавать карты на основаніи собственныхъ матеріаловъ, а разрѣшено было лишь перепечатывать карты изданія Штаба Главнокомандующаго. Мѣра эта была вызвана опасеніемъ, какъ бы разнообразная транскрипція китайскихъ названій, воспринимаемыхъ по слуху, не послужила причиной серьезныхъ недоразумѣній. Примѣромъ этого разнообразія надписей можетъ служить названіе одного и того же селенія на картахъ различныхъ изданій: Беньюпуза, Баньяпуза, Бань-юй-пуза, Ваньяпуза и Ваньяпуцза [786].

Съ отступленіемъ дѣйствующей арміи на Сыпингайскія позиціи всѣ ранѣе розданныя войскамъ карты сдѣлались излишними, и войска надо было снабдить картами новаго раіона въ полной нормѣ, такъ какъ недостатокъ картъ въ данномъ случаѣ не могъ быть временно возмѣщенъ сохранившимися картами предыдущаго изданія, какъ это можно было дѣлать при выходѣ, напримѣръ, восьмого и девятаго изданій карты Мукденскаго раіона. Къ тому же приведенная выше норма снабженія войскъ картами оказалась недостаточной и пришлось довести ее до 340 экземпляровъ на корпусъ ([787]). Требовалось выдать въ войска не менѣе 5.000 экземпляровъ, между тѣмъ литографія топографическаго отдѣленія располагала всего лишь двумя станками при 5 камняхъ, поэтому пришлось привлечь къ работѣ литографіи Штабовъ трехъ Маньчжурскихъ армій. Согласно установленнаго порядка Штабъ Главнокомандующаго высылалъ въ Штабъ каждой арміи по 800 — 1.000 листовъ вновь изданной карты, доведеніе же числа

экземпляровъ до соотвѣтствія съ потребностью было возложено на означенный Штабъ. Кромѣ того, часть картъ отсылалась въ Харбинъ для печатанія въ штабѣ тыла. Въ то же время для усиленія литографіи Штаба Главнокомандующаго было выписано изъ Петербурга еще 2 литографскихъ станка и 20 камней [788]. Этотъ заказъ былъ доставленъ въ армію въ двадцатыхъ числахъ мая, но еще до его полученія въ литографію Штаба Главнокомандующаго было передано 7 камней, оказавшихся излишними въ Штабѣ I арміи. Такимъ образомъ, къ 1 іюня литографія Штаба Главнокомандующаго была оборудована 4 станками при 32 камняхъ, и явилась возможность достигнуть обильнаго обезпеченія войскъ картами. Послѣднія начали издаваться уже по такому расчету, который, при правильномъ распредѣленіи картъ, не допускалъ случаевъ дѣйствія безъ картъ даже мелкихъ командъ, партій и разъѣздовъ. Была принята слѣдующая норма снабженія войскъ картами:

На Штабъ Главнокомандующаго . . .	500	экземпляровъ.
„ арміи	300	„
„ корпуса	100	„
„ дивизіи	30	„
„ пѣхотный полкъ	60	„
„ каз. или драг. полкъ	50	„
„ арт. бригаду	35	„
„ отдѣльный баталіонъ	20	„

По этой нормѣ каждый изъ наиболѣе употребительныхъ листовъ долженъ былъ печататься въ количествѣ до 13.000 экземпляровъ, съ начисленіемъ, сверхъ того, 10% запаса въ потребность вновь прибывавшихъ частей. Въ случаѣ израсходованія запаса литографія была въ состояніи пополнить его въ любое время, такъ какъ 32 камня давали возможность сохранять 64 оттиска.

Для установленія правильнаго пользованія картами въ войсковыхъ частяхъ въ маѣ 1905 г. была произведена повѣрка распредѣленія ихъ, которая указала на нѣкоторые недочеты въ этомъ дѣлѣ и приказаніемъ Главнокомандующаго на штабы и строевыхъ начальниковъ была возложена обязанность при каждомъ удобномъ случаѣ, а иногда и спеціально „производить повѣрку дѣйствительнаго наличія „картъ въ ротахъ, эскадронахъ, сотняхъ, батареяхъ, командахъ, обо„захъ, артиллерійскихъ паркахъ и т. п.“ [789].

Всего за время кампаніи въ войска было выдано слѣдующее количество картъ различныхъ изданій.

1) Штабомъ военно-окружныхъ управленій (впослѣдствіи штабомъ тыла) проходившимъ черезъ Харбинъ войскамъ . . . 287.000 экз. [790] въ томъ числѣ: 2-верст. карты Южной Маньчжуріи — 97.400 экз., 4-верст. маршр. карты изд. Гл. Шт.—110.800 экз.

2) Штабомъ Маньчжурской арміи и Штабомъ Главнокомандующаго съ начала самостоятельнаго изданія первымъ изъ этихъ Штабовъ картъ (сентябрь 1904 г.) до отступленія арміи отъ Мукдена. 63.200 экз. [791], считая въ томъ числѣ около 5.000 экз. отчетныхъ картъ расположенія нашихъ и непріятельскихъ позицій, схемъ и т. п.

3) Штабомъ Главнокомандующаго послѣ отступленія отъ Мукдена до конца кампаніи. . . . 376.560 экз. [792], въ это число не вошли трудно поддающіеся учету экземпляры, перепечатанные Штабами армій въ началѣ Сыпингайскаго періода кампаніи.

Итого въ теченіе кампаніи было выдано въ войска разнаго рода картъ . . . . 726.760 экз.

Общій итогъ топографическихъ работъ на театрѣ войны за время кампаніи.

Съ августа 1904 г., когда на театрѣ войны впервые приступили къ организованнымъ топографическимъ работамъ, до 1 сентября 1905 г. было снято пространство общею площадью свыше 76.000 кв. верстъ, въ томъ числѣ около 7.000 кв. вер. въ масштабѣ 1 вер. въ дюймѣ, остальныя 69.000 кв. верстъ въ масштабѣ 2 вер. въ дюймѣ. Вся съемка была произведена инструментами, а называлась полуинструментальною лишь

потому, что высоты опредѣлялись не геодезически, а барометрически. Бо́льшая часть топографическихъ работъ была выполнена уже послѣ отступленія отъ Мукдена, въ періодъ времени съ 15 марта по 1 сентября 1905 г., когда было снято свыше 65.000 кв. верстъ; до оставленія Мукдена было снято около 11.000 кв. верстъ.

Рабочія силы съемки съ 11 съемщиковъ, приступившихъ къ работѣ въ августѣ 1904 г., къ Мукденскому сраженію возросли до 33 чел. ([793]), а къ концу кампаніи достигли 132 чел. ([794]). При этомъ, если исключить изъ послѣдняго числа 50 съемщиковъ 2-й Маньчжурской съемки, приступившихъ къ работѣ лишь въ іюлѣ 1905 г., а изъ вышеприведеннаго итога снятой площади произведенную ими съемку, то окажется, что 82 съемщиками была снята площадь въ 66.000 кв. верстъ.

Эту колоссальную работу приходилось выполнять при крайне неблагопріятной обстановкѣ. Съ конвоемъ не болѣе 10 казаковъ съемщики работали частью вдали отъ расположенія войскъ въ мѣстности, переполненной хунхузами, частью въ непосредственной близи отъ непріятеля, нерѣдко подъ его огнемъ. Во время расположенія арміи подъ Мукденомъ съемщики мѣстности впереди праваго фланга арміи внѣ линіи нашихъ передовыхъ отрядовъ, принужденные покинуть свои раіоны во время обхода этого фланга непріятелемъ, были первыми вѣстниками этого обхода, а одинъ изъ нихъ—шт.-кап. Новокрещеновъ былъ застигнутъ противникомъ и убитъ 18 февраля 1905 г. близъ большой дороги изъ Мукдена на Синминтинъ во время боя отряда генерала Биргера съ авангардомъ японской обходной колонны.

Колоссальна, но и замѣтна по результатамъ была работа, произведенная съемщиками, входившими въ составъ перечисленныхъ выше топографическихъ съемокъ и отдѣльныхъ съемочныхъ партій, руководимыхъ спеціалистами, знатоками своего дѣла; благодаря ей уже въ серединѣ лѣта 1905 г. дѣйствующая армія была обезпечена точными картами раіона ея дѣйствій на такую глубину отъ боевыхъ линій, которая допускала возможность безпрерывной съемки и прочей мѣстности театра войны даже въ томъ случаѣ, если бы по ходу кампаніи арміи пришлось вновь отступать къ границамъ Имперіи.

Но на ряду съ этой замѣтной работой была произведена, можетъ быть даже не уступающая ей по размѣрамъ, но при этомъ значительно превосходящая ее по напряженности, трудности и опасности, работа военныхъ топографовъ, состоявшихъ въ штабахъ корпусовъ и отрядовъ. Къ сожалѣнію, эта работа, большею частью не выходившая изъ нѣдръ корпусныхъ и отрядныхъ штабовъ, принесла мало пользы дѣлу картографіи даже въ тѣхъ случаяхъ, когда дѣлались попытки собирать и группировать добытые ею матеріалы. При-

чина этого явленія заключалась въ отсутствіи общей организаціи и единства при производствѣ этихъ, какъ ихъ можно назвать, войсковыхъ съемокъ. Каждый корпусъ и отрядъ, попадая въ незнакомую мѣстность, старался возможно скорѣе обезпечить себя картами своего раіона. Обычная лихорадочная торопливость перваго времени послѣ прихода на новое мѣсто вынуждала сначала прибѣгать къ глазомѣрной съемкѣ, затѣмъ, послѣ нѣкотораго успокоенія, наступала очередь полуинструментальной съемки въ мелкомъ масштабѣ *), наконецъ избытокъ времени допускалъ возможность произвести уже иструментальную съемку въ крупномъ масштабѣ **). Вслѣдствіе техническихъ затрудненій въ соблюденіи точности при переработкѣ съемокъ мелкаго масштаба въ крупный топографамъ приходилось каждый разъ производить всю работу почти сызнова, иначе говоря, три раза снимать одну и ту же мѣстность. Кромѣ того, корпусные и отрядные раіоны, конечно, не ограничивались строго расположеніемъ войскъ, а захватывали болѣе или менѣе широкія площади и внѣ этого расположенія; вслѣдствіе этого участки сосѣднихъ съемщиковъ нерѣдко взаимно перекрывались на значительномъ протяженіи; избѣжать этой непроизводительной работы по собственной иниціативѣ путемъ обоюднаго соглашенія съемщикамъ не представлялось возможнымъ, такъ какъ, будучи исполнителями указаній своего штаба, они были стѣснены и срокомъ, и масштабомъ, и оріентировкой своей съемки, между же штабами никакой связи въ этомъ отношеніи не было. Мало того, если для высшаго центральнаго органа (Штаба арміи, Штаба Главнокомандующаго, инспектора артиллеріи или инспектора инженеровъ) требовался планъ какого-либо участка мѣстности для разбивки ли укрѣпленій, для организаціи ли сосредоточенной артиллерійской стрѣльбы или для какой-либо другой спеціальной задачи, то съемка мѣстности обыкновенно производилась спеціально командированнымъ для этого топографомъ, независимо отъ того, что этотъ участокъ, можетъ быть, былъ перекрытъ уже нѣсколькими съемками. Въ довершеніе всего весь этотъ обильный топографическій матеріалъ не могъ быть использованъ надлежащимъ образомъ для составленія общей карты, такъ какъ отдѣльныя съемки были произведены на вѣсу, и не было возможности связать ихъ во-едино. Для подтвержденія этого достаточно указать на то, что первая работа прибывшей на театръ войны въ ноябрѣ 1904 г. Маньчжурской съемки заключалась въ снятіи того же раіона, на которомъ въ теченіе двухъ мѣсяцевъ работали корпусные и отрядные топографы; при этомъ нужно замѣтить, что ра-

*) Обыкновенно 2 версты въ дюймѣ.

**) Верста и даже 250 саж. въ дюймѣ.

боты послѣднихъ въ отношеніи точности изображенной мѣстности и соотвѣтствія требованіямъ, предъявляемымъ къ военной картѣ, не оставляли желать ничего лучшаго.

Помимо своихъ прямыхъ обязанностей, корпуснымъ топографамъ нерѣдко, въ особенности во время боевъ, приходилось исполнять различныя порученія въ качествѣ ординарцевъ и колонновожатыхъ, въ особенности въ качествѣ послѣднихъ, такъ какъ профессіональная память мѣстности дѣлала ихъ весьма полезными работниками на этомъ поприщѣ.

ПРИЛОЖЕНІЯ

къ тому VII, части 2-й.

Приложеніе № 1.

Взята изъ отчета Упр. Воен. Сообщ. Гл. Шт., составленнаго г.-м. Милеантомъ.
Изъ дѣлъ Упр. Воен. Сообщ. Гл. Упр. Ген. Штаба.

ВѢДОМОСТЬ

количества грузовъ, переданныхъ съ Сибирской жел. дор. на Забайкальскую: гужевой переправой, ледоколами и баржами и Кругобайкальской жел. дор. съ февраля 1904 г. по сентябрь 1905 г.

Годъ и мѣсяцъ.	Количество груза въ пудахъ.				Примѣчаніе.
	Гужевой переправой.	Ледоколами и баржами.	Кругобайкальской жел. дор.	Всего.	
1904 г.					
Февраль	414.323	»	»	414.323	Гужевая переправа совершалась:
Мартъ	982.510	»	»	982.510	
Апрѣль	424.584	71.941	»	496.525	съ 1 февр. по 18 апр. 1904 г.
Май	»	738.638	»	738.638	съ 27 янв. по 10 апр. 1905 г.
Іюнь	»	1.316.207	»	1.316.207	
Іюль	»	2.254.947	»	2.254.947	Ледокольная переправа совершалась:
Августъ	»	2.132.431	»	2.132.431	
Сентябрь	»	1.836.651	176.025	2.012.676	съ 18 апр. 1904 г. по 12 янв. 1905 г.
Октябрь	»	1.518.454	957.015	2.475.469	съ 26 апр. по 1 окт. 1905 г.
Ноябрь	»	1.342.062	1.597.190	2.939.252	
Декабрь	»	913.330	982.166	1.895.496	Кругобайкальская жел. дор. дѣйствовала:
1905 г.					
Январь	110.818	321.886	1.809.011	2.241.715	съ 25 сент. 1904 г. по 1 окт. 1905 г.
Февраль	682.193	»	2.375.572	3.057.765	
Мартъ	794.394	»	3.537.779	4.352.173	
Апрѣль	241.694	223.395	3.389.350	3.854.439	
Май	»	1.373.520	3.218.347	4.591.867	
Іюнь	»	1.358.850	3.947.058	5.305.908	
Іюль	»	986.767	2.547.840	3.534.667	
Августъ	»	951.196	3.359.720	4.310.916	
Сентябрь	»	615.027	4.072.113	4.687.140	
Итого	3.650.516	17.955.302	31.969.186	53.575.004	

Приложеніе № 2.

Настоящая вѣдомость составлена на основаніи ежедневныхъ свѣдѣній о сосредоточеніи арміи, представлявшихся Намѣстнику, Командующему арміей, впослѣдствіи Главнокомандующему.
Д. В. У. А. №№ 36519—36518, 36598—36901.

ПОДЕННАЯ ВѢДОМОСТЬ

прибытія войсковыхъ эшелоновъ на головныя станціи Кит. Вост. жел. дор. въ 1904 и 1905 г.г.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
1 февр.	Ляоянъ.	Укомплект. 314 нижнихъ чиновъ.
2 „	„	Свѣдѣній не имѣется.
3 „	„	Штабъ и 2 сот. Уссурійскаго каз. полка; штабъ и 5 сот. Аргунскаго каз. полка.
4 „	„	1 сот. Аргунскаго каз. полка; 1 эск. Приморскаго драг. полка; укомплект. 115 казак. и 117 лош.
5 „	„	3 эск. Приморскаго драг. полка.
6 „	„	1 эск. Приморскаго драг. полка; 1 горная батарея—8 орудій; укомплект. 52 ниж. чин. и 120 лош.; укомплект. 162 ниж. чин. и 130 лош.; укомплект. 940 ниж. чин.
7 „	„	Укомплект. 570 ниж. чин. и 42 лош.
8 „	„	Укомплект. 610 ниж. чин. и 38 лош.
9 „	„	1 эск. Приморскаго драг. полка; укомплект. 40 ниж. чин. и 25 лош.; укомплект. 180 ниж. чин. и 30 лош.
10 „	„	Полевой Штабъ арміи; укомплект. 113 казак. и 130 лош.
11 „	„	2 эш. Полевого Штаба арміи; укомплект. 320 ниж. чин.; укомплект. 720 ниж. чин. и 110 лош.
12 „	„	2 бат. 1 В.-С. стрѣл. полка; 2-я Забайкальская каз. батарея 6 оруд.; укомплект. 165 ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
13 февр.	Ляоянъ.	1 бат. 3 В.-С. стрѣл. полка; штабъ 1 Сибирскаго корпуса; укомплект. 317 ниж. чин. и 26 лош.
14 "	"	1 бат. 3 В.-С. стрѣл. полка; штабъ 1 В.-С. стрѣл. дивизіи и дивизіонный лазаретъ; укомплект. 320 ниж. чин. и 41 лош.
15 "	"	Инженерное управленіе арміи; медицинское управленіе арміи; укомплект. 781 ниж. чин.
16 "	"	1-й и 2-й эш. 1 В.-С. стрѣл. арт. бриг.—8 оруд.; укомплект. 1 и 3 В.-С. стрѣл. полковъ въ числѣ 2 офиц. и 366 ниж. чин.
17 "	"	1 сот. Амурскаго каз. полка; 2-й батареи 1 В.-С. стрѣл. арт. бригады—4 орудія; запас. всѣхъ род. оружія 648 чел. и 65 лош.; мол. казаки въ Амурскій каз. полкъ 113 казак. и 128 лош.
18 "	"	1-й эш. 2 В.-С. стрѣл. полка; 2-й эш. 2-й батареи 1 В.-С. стрѣл. арт. бригады — 4 орудія; управленіе полевого контролера—13 ниж. чин. и 7 лош.
— "	Портъ-Артуръ.	Зап. ниж. чин.—70 чел.; 1 Верхнеудинскаго каз. полка—3 казака и 2 лош.
— "	Ляоянъ.	Уссур. каз. полка—40 казак. и 60 лош. Новобр. 100 чел.
19 "	"	2-й эш. 2 В.-С. стрѣл. полка; 3-й эш. 2 В.-С. стрѣл. полка; укомплект. 146 ниж. чин.
— "	Портъ-Артуръ.	Для вылаз. батареи 1 офиц., 25 ниж. чин. и 72 лош.
20 "	Ляоянъ.	4-й и 5-й эш. 2 В.-С. стрѣл. полка; 1-й эш. 4 В.-С. стрѣл. полка; 1 сот. Амурскаго каз. полка.
— "	Портъ-Артуръ.	2 роты крѣпостной артиллеріи
— "	Ляоянъ.	Укомплект. 812 ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
21 февр.	Ляоянъ.	2-й эш. 4 В.-С. стрѣл. полка.
— "	Портъ-Артуръ.	2 роты Новогеоргіевской крѣпостной артиллеріи.
— "	Ляоянъ.	Запас.—32 ниж. чин.; пополненіе 2 В.-С. стрѣл. полка—1 офиц., 183 ниж. чин.; укомплект.—872 ниж. чин.
22 "	"	1 бат. и охот. ком. 4 В.-С. стрѣл. полка; 1-й бат. 19 В.-С. стрѣл. полка; 1-й эш. 33 В.-С. стрѣл. полка; 4-я бат. 1 В.-С. стрѣл. арт. бриг. — 8 орудій; пополненіе 4 В.-С. стрѣл. полка — 1 офиц., 176 ниж. чин.; сборная команда для 4-го жел.-дор. бат.—118 ниж. чин.
23 "	"	2-й эш. 33 В.-С. стрѣл. полка; 2-й эш. 19 В.-С. стрѣл. полка; 2-й эш. 4-й батареи 1 В.-С. стрѣл. арт. бригады; полевой подвижной № 1 госпиталь.
24 "	"	6 ротъ 19 В.-С. стрѣл. полка.
— "	Инкоу.	3-й эш. 33 В.-С. стрѣл. полка.
— "	Ляоянъ.	Полевое казначейство — 16 чин., 34 ниж. чин. и 33 лош.; запас.—103 ниж. чин.
25 "	"	4 сотни Уссурійскаго каз. полка; управленіе и 1-й эш. 3-й батареи 2 В.-С. стрѣл. арт. бригады — 4 орудія; 1-й эш. 4-й бат. 2 В.-С. стрѣл. арт. бригады—4 орудія; укомплект. 70 ниж. чин. и 40 лош.
26 "	"	1-й, 2-й, 3-й и 4-й эш. 17 В.-С. стрѣл. полка; 2-й эш. 3-й батареи 2 В.-С. стрѣл. арт. бриг.—4 орудія; 2-й эш. 4-й батареи 2 В.-С. стрѣл. арт. бригады—4 орудія; санитарный отрядъ Краснаго Креста; укомплект. 180 ниж. чин.
27 "	"	5-й эш. 17 В.-С. стрѣл. полка; укомплект. 90 ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
28 февр.	Ляоянъ.	1-й эш. 22 В.-С. стрѣл. полка; 2-я батарея 2 В.-С. стрѣл. арт. бригады — 8 орудій; укомплект. 241 ниж. чин.
29 „	„	2-й, 3-й, 4-й и 5-й эш. 22 В.-С. стрѣл. полка; управленія и бриг. лазаретъ 5-й и 6-й В.-С. стрѣл. арт. бригадъ; полевой подвижной № 7 госпиталь.
1 марта.	„	2 роты 18 В.-С. стрѣл. полка; 1 сот. Амурскаго каз. полка; 2 сот. 2 Читинскаго каз. полка.
2 „	„	6 ротъ и штабъ полка — 18 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 20 В.-С. стрѣл. полка; 1 сот. 2 Читинскаго каз. полка.
3 „	Мукденъ.	2 роты и охот. команда 23 В.-С. стрѣл. полка.
— „	Ляоянъ.	1 сот. 2 Читинскаго каз. полка; 53-й эш. пополненій.
4 „	Дальній	Охотн. команда 18 В.-С. стрѣл. полка.
— „	Мукденъ.	4 роты 23 В.-С. стрѣл. полка.
— „	Ляоянъ.	1 рота и штабъ полка 20 В.-С. стрѣл. полка; 3-я батарея 25 арт. бригады — 4 орудія; 1 сап. рота 1 В.-С. сап. батальона.
5 „	„	Охот. команда 20 В.-С. стрѣл. полка; 1 сот. Амурскаго каз. полка; 1 сап. рота 1 В.-С. сап. батальона; укомплект. 873 ниж. чин.
6 „	Мукденъ.	1 рота 23 В.-С. стрѣл. полка.
— „	Ляоянъ.	5-я батарея 6 арт. бригады—4 орудія; 5-я батарея и управленіе 1 В.-С. стрѣл. арт. бригады—8 орудій; 3 батарея 25 арт. бригады—4 орудія; полевой подвижный № 8 госпиталь; укомплект. 337 нижн. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
7 марта.	Ляоянъ.	1 бат. 139 пѣх. Моршанскаго полка; 1 батарея 10 арт. бригады—8 орудій; 1-й эш. 1 В.-С. лет. арт. парк. бригады; полевой подвижный № 9 госпиталь; укомплект. 1022 ниж. чин.; укомплект. 1010 ниж. чин.
8 „	„	1 бат. и штабъ полка 139 Моршанскаго полка; 4-я батарея 4 арт. бригады — 8 орудій; 1-й арт. паркъ 1 В.-С. лет. арт. парк. бригады; запас. 15 ниж. чин.
— „	Портъ-Артуръ.	Запас. 972 ниж. чин.
9 „	Ляоянъ.	2 бат. 139 Моршанскаго полка; 2 роты 22 В.-С. стрѣл. полка; управленіе и бригад. лазаретъ 35 пѣх. дивизіи; 1 горн. паркъ 1 В.-С. лет. арт. парк. бригады.
10 „	„	1-й, 2-й и 3-й бат. и пѣш. охот. команда 140 пѣх. Зарайскаго полка; 6-я батарея 4 арт. бригады—8 орудій; 1-й эш. 6-й батареи 29 арт. бригады—4 орудія; запас. 147 ниж. чин.
11 „	„	1-й бат. 140 пѣх. Зарайскаго полка; 2 бат. и 1 рота 124 пѣх. Воронежскаго полка; 2 роты 22 В.-С. стрѣл. полка; 2-й эш. 6-й батареи 29 арт. бригады — 4 орудія; управленіе и 1-й эш. 2-й батареи Забайкальскаго арт. дивизіона—4 орудія; запас. 35 ниж. чин.
12 „	„	2 роты 24 В.-С. стрѣл. полка; 7 ротъ 124 пѣх. Воронежскаго полка; 2 роты 36 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 4 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 23 В.-С. стрѣл. полка.
— „	Мукденъ.	2-й эш. 2-й батареи Забайкальскаго арт. дивизіона—4 орудія.
13 „	Ляоянъ.	1 бат. 24 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 4 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 20 В.-С. стрѣл. полка; штабъ 2 Сибирскаго корпуса.
— „	Мукденъ.	2 роты 23 В.-С. стрѣл. полка.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
13 марта.	Ляоянъ.	$^1/_2$ сотни и штабъ 2 Читинскаго каз. полка; запас.—436 ниж. чин.
14 „	Дальній.	3-й бат. 16 В.-С. стрѣл. полка.
— „	Ляоянъ.	2 роты 20 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты и охот. команда 24 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 3 В.-С. стрѣл. полка; 3 роты 123 пѣх. Козловскаго полка.
15 „	„	3 роты 123 пѣх. Козловскаго полка; управленіе 2-й бригады 31 пѣх. дивизіи; 2 роты 3 В.-С. стрѣл. полка; 1-й эш. 1 воен. транспорта; 2-й эш. 1 воен. транспорта; санитарный поѣздъ—33 вагона, 33 сестры, 60 санитаровъ.
16 „	„	6 ротъ 123 пѣх. Козловскаго полка; 2 роты 36 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 2 В.-С. стрѣл. полка; 3-й и 4-й эш. 1 воен. транспорта; 2-й военно-санитар. полутранспортъ 1 военно-санитар. транспорта; полевой подвижный № 4 госпиталь; полевой запасный № 1 госпиталь.
17 „	„	2 роты 1 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 2 В.-С. стрѣл. полка; 4 роты 123 пѣх. Козловскаго полка; 1 бат. 18 В.-С. стрѣл. полка; бригад. лазаретъ 2-й бриг. 31 пѣх. дивизіи.
18 „	„	2 роты 1 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 34 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 34 В.-С. стрѣл. полка; телеграф. рота 1 В.-С. сап. баталіона; полевой запасный № 2 госпиталь.
19 „	Портъ-Артуръ.	1 бат. 5 В.-С. стрѣл. полка.
— „	Ляоянъ.	2 роты 35 В.-С. стрѣл. полка; $^1/_2$ транспорта 2-го воен. транспорта.
20 „	„	2 роты 35 В.-С. стрѣл. полка; 1 бат. 24 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 33 В.-С. стрѣл. полка; $^1/_4$ транспорта 2-го воен. транспорта.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
21 марта.	Ляоянъ.	1 бат. 21 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 33 В.-С. стрѣл. полка; 1/4 транспорта 2-го воен. транспорта; полевой подвижный № 13 госпиталь.
22 "	Портъ-Артуръ.	1 бат. 16 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 14 В.-С. стрѣл. полка; запас.—393 ниж. чин. флота.
— "	Ляоянъ.	1/2 сот. 2 Читинскаго каз. полка; 1-й и 2-й эш. 2 парка 1 В.-С. лет. арт. парк. бригады; полевой запасный № 1 госпиталь.
23 "	Портъ-Артуръ.	2 роты 14 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 15 В.-С. стрѣл. полка.
— "	Ляоянъ.	1 бат. 19 В.-С. стрѣл. полка; 3-й эш. 2 парка 1 В.-С. лет. арт. парк. бригады; 1-й эш. 3 парка 1 В.-С. лет. арт. парк. бригады; полевой подвижной № 14 госпиталь.
24 "	Портъ-Артуръ.	2 роты 15 В.-С. стрѣл. полка.
— "	Ляоянъ.	1 бат. 10 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 11 В.-С. стрѣл. полка; 2-й и 3-й эш. 3 парка 1 В.-С. лет. арт. парк. бригады.
25 "	"	1 бат. 9 В.-С. стрѣл. полка; охот. команда 21 В.-С. стрѣл. полка; дивиз. лазаретъ 9 В.-С. стрѣл. дивизіи; 4 военно-санит. транспортъ; 1 воен.-санит. полутранспортъ; полевой подвижный № 19 госпиталь.
26 "	"	1 бат. 21 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 11 В.-С. стрѣл. полка; 1 сап. рота 2 В.-С. сап. баталіона; 1-й эш. 3 воен. транспорта; отрядъ Краснаго Креста.
— "	Портъ-Артуръ.	1 минная крѣпостная рота; 1 крѣпостная телеграфная рота.
27 "	Ляоянъ.	2 роты 21 В.-С. стрѣл. полка; 1 бат. 12 В.-С. стрѣл. полка; 2-й и 3-й эш. 3 воен. транспорта.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
28 марта.	Ляоянъ.	1 рота и нестроевая команда 21 В.-С. стрѣл. полка; 2 роты 17 В.-С. стрѣл. полка; 4-й эш. 3 воен. транспорта.
29 „	„	2 роты 17 В.-С. стрѣл. полка; 1 сотня Амурскаго каз. полка; $^1/_2$ транспорта 4-го воен. транспорта; укомплект.—72 лош.
— „	Таліенванъ.	1-й бат. 13 В.-С. стрѣл. полка.
30 „	Ляоянъ.	1 сот. Амурскаго каз. полка; 2-й эш. 9 В.-С. стрѣл. арт. парка; 1 рота 2 В.-С. сап. баталіона; $^1/_2$ транспорта 4 воен. транспорта.
— „	Мукденъ.	1 сот. 2 Верхнеудинскаго каз. полка.
31 „	Ляоянъ.	$1^1/_2$ сот. 2 Верхнеудинскаго полка; 1-й эш. 9 В.-С. стрѣл. арт. парка; 3-й воен.-санит. транспортъ; 1-й воен.-санит. транспортъ.
1 апрѣля.	„	Обозъ и канцелярія Штаба Маньчжурской арміи; $^1/_2$ сот. 2 Верхнеудинскаго каз. полка; 1-й эш. 5 В.-С. стрѣл. арт. парка; 3-й эш. 9 В.-С. стрѣл. арт. парка.
— „	Портъ-Артуръ.	2-я полубатарея 1-й батареи 7 В.-С. стрѣл. арт. дивизіона—4 орудія.
2 „	Ляоянъ.	2 сот. 2 Аргунскаго каз. полка; штабъ Забайкальской каз. дивизіи; 1 взводъ 3-й батареи 35 арт. бригады—2 орудія; запас.—91 ниж. чин.
— „	Портъ-Артуръ.	1-я полубатарея 2-й батареи 7 В.-С. стрѣл. арт. дивизіона—4 орудія; запас. 78 ниж. чин. флота.
3 „	Ляоянъ.	1 сот. 2 Аргунскаго каз. полка; 1 сап. рота 1 В.-С. сап. баталіона; полевой подвижный № 10 госпиталь; часть понтонной роты 1 В.-С. сап. баталіона.
— „	Портъ-Артуръ.	2-я полубатарея 2-й батареи 7 В.-С. стрѣл. арт. дивизіона—4 орудія.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
4 апрѣля.	Ляоянъ.	1 сот. 2 Аргунскаго каз. полка; 4-я батарея 3 В.-С. арт. бригады—8 орудій; 3 взвода 3-й батареи 35 арт. бригады—6 орудій; 3 взвода 4-й батареи 35 арт. бригады—6 орудій.
5 „	„	$1^{1}/_{4}$ сот. 2 Аргунскаго каз. полка; 4-я батарея 6 В.-С. стрѣл. арт. бригады—8 орудій; 1-я полубатарея 4-й батареи 1 В.-С. стрѣл. арт. бригады — 4 орудія; часть понтонной роты 1 В.-С. сап. баталіона; часть понтонной роты 2 В.-С. сап. баталіона; запас.—170 ниж. чин.
6 „	„	2-я полубатарея 4-й батареи 35 арт. бригады — 4 орудія; часть понтонной роты 1 В.-С. сап. баталіона; часть понтонной роты 2 В.-С. сап. баталіона.
— „	Портъ-Артуръ.	4-я батарея 4 В.-С. стрѣл. арт. бригады—8 орудій.
7 „	Ляоянъ.	1 сот. 2 Аргунскаго каз. полка; 3 взвода 35 арт. бригады—6 орудій; 2-я полубатарея 4-й батареи 1 В.-С. стрѣл. арт. бригады—4 орудія; 4-я батарея 9 В.-С. стрѣл. арт. бригады — 8 орудій; полевой подвижный № 2 госпиталь.
8 „	„	2 сот. 2 Нерчинскаго каз. полка; 2 сот. 2 Верхнеудинскаго каз. полка; 3-я Забайкальская каз. батарея — 6 орудій; 4-й Забайкальской каз. батареи—4 кон. орудія.
9 „	„	1 сот. 2 Верхнеудинскаго каз. полка; 1 сот. 2 Нерчинскаго каз. полка; 4-й Забайкальской каз. батареи—2 кон. орудія.
10 „	„	$1^{1}/_{2}$ сот. 2 Нерчинскаго каз. полка; 3-я батарея 31 арт. бригады — 8 орудій; 1 взводъ 4-й батареи 31 арт. бригады—2 орудія.
11 „	„	3 взвода 4-й батареи 31 арт. бригады—6 орудій; 3 взвода 5-й батареи 31 арт. бригады — 6 орудій.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
12 апрѣля.	Ляоянъ.	½ сот. 2 Нерчинскаго каз. полка; 1 взводъ 5-й батареи 31 арт. бригады—2 орудія; нижнихъ чиновъ запаса для пополненія 3-ихъ баталіоновъ В.-С. стрѣл. полковъ—2037 ниж. чин.
13 „	Дальній.	1 рота и охот. команда 16 В.-С. стрѣл. полка.
— „	Портъ-Артуръ.	2 роты 3 В.-С. сап. баталіона.
— „	Ляоянъ.	Нижнихъ чиновъ запаса для пополненія 3-ихъ баталіоновъ В.-С. стрѣл. полковъ — 1107 ниж. чин.
14 „	„	1 рота 20 В.-С. стрѣл. полка; полевая хлѣбопекарня.
— „	Мукденъ.	7 ротъ 1 Сиб. Срѣтенскаго пѣх. полка.
— „	Дальній.	2 роты 16 В.-С. стрѣл. полка.
15 „	„	1 рота 16 В.-С. стрѣл. полка.
— „	Мукденъ.	1 рота 1 Сиб. Срѣтенскаго пѣх. полка.
— „	Ляоянъ.	Полевая хлѣбопекарня № 1.
16 „	—	Войсковые эшелоны не прибывали.
17 „	—	„ „ „ „
18 „	—	„ „ „ „
19 „	Ляоянъ.	1 сап. рота 3 В.-С. сап. баталіона; ½ телеграф. роты 3 В.-С. сап. баталіона.
20 „	„	½ телеграфной роты 3 В.-С. сап. баталіона; часть понтонной роты 3 В.-С. сап. баталіона.
21 „	„	1 рота, нестроевая команда и штабъ 3 В.-С. сап. баталіона; 1-е отдѣленіе В.-С. полевого инжен. парка.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
22 апрѣля.	Ляоянъ.	1/2 парка 2 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады; часть понтонной роты 3 В.-С. сап. баталіона; 2-е отдѣленіе В.-С. полевого инжен. парка.
23 „	——	Войсковые эшелоны не прибывали.
24 „	Ляоянъ.	1/2 парка 1 В.-С. стрѣл. парк. арт. бригады; 1/2 парка 2 В.-С. стрѣл. парк. арт. бригады; укомплект. 87 ниж. чин. и 120 лош.
25 „	„	1/2 транспорта военно-санит. № 6 транспорта; воен.-санит. транспортъ № 1.
26 „	„	1/2 транспорта военно-санит. № 6 транспорта; 1/2 транспорта военно-санит. № 5 транспорта.
27 „	——	Войсковые эшелоны не прибывали.
28 „	Мукденъ.	14 ротъ 2 Сиб. Читинскаго полка.
— „	Ляоянъ.	1/2 парка 2 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады; военно-санит. № 2 транспортъ; 1/2 транспорта военно-санит. № 5 транспорта.
29 „	Мукденъ.	2 роты 2 Сиб. Читинскаго пѣх. полка.
— „	Ляоянъ.	16 ротъ 4 Сиб. Верхнеудинскаго пѣх. полка; 1/2 парка 2 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
30 „	„	1/2 парка 2 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады; полевая хлѣбопекарня № 7; полевые подвижные №№ 11 и 12 госпитали; укомплект. 663 ниж. чин.
1 мая.	——	Войсковые эшелоны не прибывали.
2 „	Ляоянъ.	5 ротъ 7 Сиб. Красноярскаго пѣх. полка; 1 сот. 5 Сиб. каз. полка; укомплект. 502 ниж. чин.
3 „	„	6 ротъ 7 Сиб. Красноярскаго пѣх. полка; 4 сот. 5 Сиб. каз. полка.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
4 мая.	Ляоянъ.	5 ротъ 7 Сиб. Красноярскаго пѣх. полка; 5 ротъ 5 Сиб. Иркутскаго пѣх. полка; 1 сот. 5 Сиб. каз. полка; 1 сот. 8 Сиб. каз. полка; укомплект. 106 ниж. чин.; 6 пол. орудій.
5 „	„	$8^1/_2$ ротъ 5 Сиб. Иркутскаго пѣх. полка; $2^1/_2$ роты 6 Сиб. Енисейскаго пѣх. полка; 2 сот. 8 Сиб. каз. полка.
6 „	„	$2^1/_2$ роты 5 Сиб. Иркутскаго пѣх. полка; $8^1/_2$ ротъ 6 Сиб. Енисейскаго пѣх. полка; 2 сот. 8 Сиб. каз. полка.
7 „	„	5 ротъ 6 Сиб. Енисейскаго пѣх. полка; $2^1/_2$ роты 8 Сиб. Томскаго пѣх. полка; 1 рота 21 В.-С. стрѣл. полка; 1 сот. 8 Сиб. каз. полка.
8 „	„	$8^1/_2$ ротъ 8 Сиб. Томскаго пѣх. полка.
9 „	„	5 ротъ 8 Сиб. Томскаго пѣх. полка; 1 сот. 7 Сиб. каз. полка.
10 „	„	2 сот. 7 Сиб. каз. полка; штабъ Сибирской казачьей дивизіи; полевая подвижная № 1 хлѣбопекарня; укомплект. 497 ниж. чин.
11 „	„	3 сот. 7 Сиб. каз. полка; штабъ 7 Сиб. каз. полка.
12 „	„	4 сот. 4 Сиб. каз. полка.
13 „	„	1 рота 7 Сиб. Красноярскаго пѣх. полка; 2 сот. 4 Сиб. каз. полка; 1-го Сиб. арт. дивизіона—16 орудій.
14 „	„	Дивизіонный лазаретъ 2 Сиб. пѣх. дивизіи; 2 полевыхъ подвижныхъ госпиталя 2 Сиб. пѣх. дивизіи.
15 „	„	1-й и 2-й эш. 6 Сиб. каз. полка; 1-я батарея 2 Сиб. арт. дивизіона — 8 орудій; 2-я батарея 2 Сиб. арт. дивизіона—8 орудій.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
16 мая.	Ляоянъ.	1 эш. В.-С. понтоннаго баталіона.
17 „	——	Войсковые эшелоны не прибывали.
18 „	Ляоянъ.	Часть 1-й батареи 3 Сиб. арт. дивизіона; часть 5 В.-С. арт. парк. бригады; укомплект. 73 ниж. чин.
19 „	„	Штабъ 4 Сибирскаго корпуса; часть 1-й батареи 3 Сиб. арт. дивизіона; укомплект. 160 лош. и 140 ниж. чин.; укомплект. 210 лош. и 120 ниж. чин.
20 „	„	2-я батарея 3 Сиб. арт. дивизіона.
21 „	„	11 ротъ 10 Сиб. Омскаго пѣх. полка; 1-я В.-С. мортирная батарея—6 орудій.
22 „	„	5 ротъ 10 Сиб. Омскаго пѣх. полка; 11 ротъ 12 Сиб. Барнаульскаго пѣх. полка; $^1/_2$ парка В.-С. мортир. арт. парк. бригады.
23 „	„	5 ротъ 12 Сиб. Барнаульскаго пѣх. полка; $^1/_2$ парка В.-С. мортир. арт. парк. бригады; 1 батарея 4 Сиб. арт. дивизіона—8 орудій.
24 „	„	6 ротъ 11 Сиб. Семипалатинскаго пѣх. полка; часть 1-й батареи 4 Сиб. арт. дивизіона.
25 „	„	$7^1/_2$ ротъ 11 Сиб. Семипалатинскаго пѣх. полка.
26 „	„	$2^1/_2$ роты 11 Сиб. Семипалатинскаго пѣх. полка; штабъ 3 Сибирской пѣх. дивизіи; 2-я батарея 4 Сиб. арт. дивизіона—8 орудій; 177 полевой госпиталь 3 Сиб. пѣх. дивизіи.
27 „	„	6 ротъ 9 Сиб. Тобольскаго пѣх. полка; 4-я батарея 1 Сиб. арт. бригады—8 орудій; 178 полевой госпиталь 3 Сиб. пѣх. дивизіи; 13, 14, 47 и 48 пол. свод. запас. госпитали.
28 „	„	10 ротъ 9 Сиб. Тобольскаго пѣх. полка.
29 „	„	2 сот. 11 Оренбургскаго каз. полка; 2 сап. роты 4 В.-С. сап. баталіона.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
30 мая.	Ляоянъ.	2 сот. 11 Оренбургскаго каз. полка; 1/3 1 парка 6 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады; укомплект. 160 лош. и 180 казак.
31 „	„	2 сот. 11 Оренбургскаго каз. полка; 3 сот. 12 Оренбургскаго каз. полка; 1/3 1 парка 6 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады; укомплект. 509 ниж. чин.
1 іюня.	„	2 сот. 12 Оренбургскаго каз. полка; полубатарея 3-й батареи 1 Сиб. арт. бригады—4 орудія.
2 „	„	1 сот. 12 Оренбургскаго каз. полка; штабъ Оренбургской казачьей дивизіи; полубатарея 3-й батареи 1 Сиб. арт. бригады — 4 орудія; 1/3 1 парка 6 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
3 „	„	2 сот. 10 Оренбургскаго каз. полка; 1-я полубатарея 2-й батареи 1 Сиб. арт. бригады—4 орудія.
4 „	„	Часть 11 кон.-арт. батареи; 2-я полубатарея 2-й батареи 1 Сиб. арт. бригады—4 орудія; укомплект. 127 ниж. чин.
5 „	„	3 сот. 4 Уральскаго каз. полка; часть 11 кон.-арт. батареи — 6 кон. орудій; часть 20 кон.-арт. батареи—6 кон. орудій; 1/3 2 парка 6 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
6 „	„	3 сот. 4 Уральскаго каз. полка; 2 сот. 5 Уральскаго каз. полка; часть 20 кон.-арт. батареи; 1/3 2 парка 6 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
7 „	„	2 бат. 121 пѣх. Пензенскаго полка; 3 сот. 5 Уральскаго каз. полка; 1/3 2 парка 6 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады; укомплект. 90 ниж. чин., 140 лош. и 240 ниж. чин.
8 „	„	2 бат. 121 пѣх. Пензенскаго полка; 1 сот. 5 Уральскаго каз. полка; 1-я батарея 31 арт. бригады—8 орудій; укомплект. 20 казак. и 30 лош.
9 „	„	2 бат. 122 пѣх. Тамбовскаго полка; 2-я батарея 31 арт. бригады—8 орудій.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
10 іюня.	Ляоянъ.	2 бат. 122 пѣх. Тамбовскаго полка; 6-я батарея 31 арт. бригады—8 орудій; 3 отдѣленіе пол. инжен. парка; команда хлѣбопековъ—330 ниж. чин.; укомплект. 180 ниж. чин.; укомплект. 274 ниж. чин.
11 „	„	Штабъ 31 пѣх. дивизіи; 3 сот. 10 Оренбургскаго каз. полка; часть 7-й батареи 31 арт. бригады — 8 орудій; часть 8-й батареи 31 арт. бригады—8 орудій.
12 „	„	1 сот. 10 Оренбургскаго каз. полка; 1/3 1 парка 31 парк. арт. бригады; часть 7-й и 8-й батарей 31 арт. бригады; 1 сап. рота 6 сап. баталіона; полевой подвижный № 75 госпиталь 31 пѣх. дивизіи; укомплект. 970 ниж. чин.
13 „	„	1/3 3 парка 6 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады; 1/3 1 парка 31 арт. парк. бригады; 1/3 2 парка 31 арт. парк. бригады; 2 сап. роты 6 сап. баталіона; полевой подвижный № 76 госпиталь 31 пѣх. дивизіи; 13 скорostр. орудій пополненія.
14 „	„	1/3 3 парка 6 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады; 1/3 1 парка 31 арт. парк. бригады; 1/3 2 парка 31 арт. парк. бригады; 1/3 3 парка 31 арт. парк. бригады; 1 телеграф. рота 6 сап. баталіона; укомплект. 106 ниж. чин.
15 „	„	1 бат. 33 пѣх. Елецкаго полка; 1-я батарея 1 Сиб. арт. бригады—8 орудій; 1/3 3 парка 6 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады; 1/3 2 парка 31 арт. парк. бригады; 2/3 3 парка 31 арт. парк. бригады; 1 отдѣленіе 6 полевого инжен. парка; полевая хлѣбопекарня № 5.
16 „	„	3 бат. 33 пѣх. Елецкаго полка; 2 бат. 34 пѣх. Сѣвскаго полка; укомплект. 100 ниж. чин.
17 „	„	1 бат. 34 пѣх. Сѣвскаго полка; часть 1-й батареи 9 арт. бригады — 8 орудій; полевая аптека; укомплект. 110 ниж. чин. и 140 лош.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
18 іюня.	Ляоянъ.	1 бат. 34 пѣх. Сѣвскаго полка; часть 2-й батареи 9 арт. бригады — 8 орудій; части 1-й и 2-й батарей 9 арт. бригады; $^1/_2$ пуд. мортиры; укомплект. 603 ниж. чин.; укомпл. 85 ниж. чин.
19 „	„	1 бат. 35 пѣх. Брянскаго полка; полевыя подвижныя №№ 31 и 32 госпитали 9 пѣх. дивизіи.
20 „	„	1 бат. 35 пѣх. Брянскаго полка; 3-я батарея 9 арт. бригады—8 орудій; 4-я батарея 9 арт. бригады—8 орудій; $^2/_3$ 1 парка 9 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
21 „	„	2 бат. 35 пѣх. Брянскаго полка; 5-я батарея 9 арт. бригады—8 орудій; команда осаднаго инжен. парка; укомплект. 210 ниж. чин.
22 „	„	1 бат. 36 пѣх. Орлов. полка; управленіе 10 арм. корп.; 6-я батарея 9 арт. бригады—8 орудій; $^1/_3$ 1 парка 9 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады; укомплект. 720 ниж. чин.; укомплект. 930 ниж. чин.
23 „	„	2 бат. 36 пѣх. Орловск. полка; пулеметная рота 1 В.-С. стрѣл. дивизіи; $^1/_3$ 1 парка 9 арт. парк. бригады.
24 „	„	Управленіе 10 арм. корпуса; $^1/_3$ 1 парка 9 арт. парк. бригады; $^1/_3$ 2 парка 9 арт. парк. бригады; часть Сибирской воздухоплавательной роты; 2-я часть Люблинскаго жел.-дор. парка; укомплект. 233 ниж. чин.; укомплект. 180 ниж. чин.; укомплект. 470 ниж. чин.
25 „	„	2-я полубатарея 2-й батареи 6 В.-С. стрѣл. арт. бригады—4 орудія; $^1/_3$ 1 парка 9 арт. парк. бригады; $^1/_3$ 2 парка 9 арт. парк. бригады.
26 „	„	1 бат. 137 пѣх. Нѣжинскаго полка; пулеметная рота 5 В.-С. стрѣл. дивизіи; 2 сот. 1 Оренбургскаго каз. полка; 3-й паркъ 9 арт. парк. бригады; часть Сибирской воздухоплавательной роты; продовольственный транспортъ 10 арм. корпуса; полевая хлѣбопекарня № 3; пополненіе полубатареи 3-й батареи 3 В.-С. стрѣл. арт. бригады—4 орудія и 470 ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
27 іюня.	Ляоянъ.	1 бат. 137 пѣх. Нѣжинскаго полка; штабъ 137 пѣх. Нѣжинскаго полка и управленіе 1-й бригады 35 пѣх. дивизіи; 2 сот. 1 Оренбургскаго каз. полка; 2 эш. продовольственнаго транспорта 10 арм. корпуса; укомплект. 572 ниж. чин.
28 „	„	1 бат. 137 пѣх. Нѣжинскаго полка; 2 сот. 1 Оренбургскаго каз. полка; полев. хлѣбопекарня № 4.
29 „	„	1 бат. 137 пѣх. Нѣжинскаго полка; 1 сот. Терско-Кубанскаго кон. полка; 4 эш. продовольственнаго транспорта 10 арм. корпуса; укомплект. 140 ниж. чин.; укомплект. 82 ниж. чин.; укомплект. 239 ниж. чин.
30 „	„	2 бат. 138 пѣх. Болховскаго полка; 1 сот. Терско-Кубанскаго кон. полка; 1-я батарея 35 арт. бригады—8 орудій; часть продовольственнаго транспорта 10 арм. корпуса; укомплект. 270 ниж. чин.
1 іюля.	„	2 бат. 138 пѣх. Болховскаго полка; 1 сот. Терско-Кубанскаго коннаго полка; часть 2-й батареи 35 арт. бригады — 8 орудій; полевыя хлѣбопекарни №№ 72 и 92.
2 „	„	Часть обоза 138 пѣх. Болховскаго полка; 2 сот. Терско-Кубанскаго коннаго полка; 6-я батарея 35 арт. бригады—8 орудій; 2-й эш. В.-С. понтоннаго баталіона; полевая хлѣбопекарня № 93 10 арм. корпуса; полевой № 83 госпиталь 35 пѣх. дивизіи.
3 „	„	1 сот. Терско-Кубанскаго коннаго полка; 2 сот. 2 Дагестанскаго коннаго полка; 7-я и 8-я батареи 35 арт. бригады—16 орудій; 1/3 1 парка 35 арт. парк. бригады; 3-й эш. В.-С. понтоннаго баталіона; полевой № 84 госпиталь 35 пѣх. дивизіи.
4 „	„	1 бат. 36 пѣх. Орловскаго полка; 2 бат. 9 пѣх. Ингерманландскаго полка; 1 сот. 2 Дагестанскаго коннаго полка; 2/3 1 парка 35 арт. парк. бригады; 1 рота Заамурскаго жел.-дор. баталіона.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
5 іюля.	Ляоянъ.	1 бат. 9 пѣх. Ингерманландскаго полка; часть управленія 17 арм. корпуса; 2 сот. 2 Дагестанскаго коннаго полка; $^{2}/_{3}$ 2 парка 35 арт. парк. бригады.
6 „	„	1 бат. 9 пѣх. Ингерманландскаго полка; 2 бат. 10 пѣх. Новоингерманландскаго полка; часть управленія 17 арм. корпуса; 1 сот. 2 Дагестанскаго коннаго полка; управленіе и обозъ Кавказской конной бригады; 2-й паркъ Сибирской рез. арт. парк. бригады; $^{1}/_{3}$ 2 и $^{1}/_{3}$ 3 парковъ 35 арт. парк. бригады.
7 „	„	2 бат. 10 пѣх. Новоингерманландскаго полка; штабъ 10 пѣх. Новоингерманландскаго и 11 пѣх. Псковскаго полковъ; $^{2}/_{3}$ 3 парка 35 арт. парк. бригады.
8 „	„	Штабъ 3 пѣх. дивизіи; часть 1-й батареи 35 арт. бригады—8 орудій.
9 „	„	3 бат. 11 пѣх. Псковскаго полка; 1 бат. 12 пѣх. Великолуцкаго полка; часть дивиз. обоза 10 пѣх. Новоингерманландскаго пѣх. полка; части 1-й и 2-й батарей и управленіе 1 дивизіона 3 арт. бригады.
10 „	„	1 бат. 11 пѣх. Псковскаго полка; 1 бат. 12 пѣх. Великолуцкаго полка; часть 2-й батареи 3 арт. бригады — 8 орудій; 2 паркъ 9 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
11 „	„	2 бат. и штабъ 12 пѣх. Великолуцкаго полка; 3-я батарея 3 арт. бригады—8 орудій; часть 6-й батареи и управленіе 3 арт. бригады; части 3-й и 4-й батарей и управленіе 2 дивизіона 3 арт. бригады.
12 „	„	6-й эш. 12 Великолуцкаго пѣх. полка — часть дивиз. обоза; 4-я батарея 3 арт. бригады — 8 орудій; 5-я батарея 3 арт. бригады—8 орудій; 6-я батарея 3 арт. бригады — 8 орудій; полевые №№ 19 и 20 госпитали 3 пѣх. дивизіи.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
13 іюля.	Ляоянъ.	2 сап. и 1 телеграф. роты 17 сап. баталіона; укомплект. 80 ниж. чин. и 140 лош.
14 „	„	1 паркъ 3 арт. парк. бригады; 2/3 2 парка 3 арт. парк. бригады; корпусное отдѣленіе 6 полевого инжен. парка; полевые №№ 56 и 60 госпитали.
15 „	„	1/3 2 парка 3 арт. парк. бригады; 3 паркъ 3 арт. парк. бригады; укомплект. 50 ниж. чин. и 13 лош.; укомплект. 126 ниж. чин.
16 „	„	2 эск. 51 драгун. Черниговскаго полка.
17 „		1 эск. 51 драгун. Черниговскаго полка; 2 эск. 52 драгун. Нѣжинскаго полка; управленіе кавалерійской бригады.
18 „	„	2 эск. 51 драгун. Черниговскаго полка; 4 эск. 52 драгун. Нѣжинскаго полка; штабъ драгун. Нѣжинскаго полка; укомплект. 189 ниж. чин.; укомплект. 210 ниж. чин. и 53 лош.
19 „	„	1 эск. 51 драгун. Черниговскаго полка; 3 эш. продовольственнаго транспорта 17 арм. корпуса; укомплект. 150 ниж. чин.
20 „	„	5 эш. продовольственнаго транспорта 17 арм. корпуса; укомплект. 520 ниж. чин
21 „	„	1 эш. продовольственнаго транспорта 17 арм. корпуса; полевая хлѣбопекарня № 7.
22 „	„	1 эш. 3 желѣз.-дорож. баталіона; полевая хлѣбопекарня № 2.
23 „	„	1-й арт. паркъ 4 Сибирскаго арм. корпуса; 1 сап. рота 17 сап. баталіона; 2-й эш. 3 желѣз.-дорож. баталіона; укомплект. 210 ниж. чин.; укомплект. 160 ниж. чин.
24 „	„	2-й арт. паркъ 4 Сибирскаго арм. корпуса; укомплектов. 980 ниж. чин.; укомплект. 370 ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
25 іюля.	Ляоянъ.	3-й арт. паркъ 4 Сибирскаго арм. корпуса; укомплект. 109 ниж. чин. и 122 лош.; укомплект. 491 ниж. чин.
26 „	„	2 роты 3 пѣх. Нерчинскаго полка; укомплект. 400 ниж. чин.
27 „	„	2 роты 3 пѣх. Нерчинскаго полка; 4-й арт. паркъ 4 Сибирскаго арм. корпуса; укомплект. 517 ниж. чин.
28 „	„	1 бат. 3 пѣх. Нерчинскаго полка.
29 „	„	Укомплект. 240 ниж. чин.; укомплект. 250 ниж. чин.
30 „	„	2 бат. 213 пѣх. Оровайскаго полка; интендантскій транспортъ; 2 военно-санитар. транспорта; укомплект. 360 ниж. чин.; укомплект. 1022 ниж. чин.
31 „	„	2 бат. 213 пѣх. Оровайскаго полка; изъ Тѣлина 2 роты 3 желѣз.-дорож. баталіона; укомплект. 158 ниж. чин.; укомплект. 214 ниж. чин.
1 августа.	„	4 бат. 214 пѣх. Мокшанскаго полка; укомплект. 208 ниж. чин.
2 „	„	Штабъ и лазаретъ 54 пѣх. дивизіи; полевые №№ 103 и 104 госпитали 54 пѣх. дивизіи; укомплект. 240 ниж. чин.
3 „	„	3 бат. и штабъ 215 пѣх. Бузулукскаго полка; 3-й паркъ 9 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
4 „	„	1 бат. и нестроевая рота 215 пѣх. Бузулукскаго полка; 2 бат. 216 пѣх. Инсарскаго полка; нештатная рота осадн. артиллеріи; укомплект. 90 ниж. чин. и 130 лош.
5 „	„	2 бат., штабъ и обозъ 216 пѣх. Инсарскаго полка; 2-я В.-С. мортир. батарея—6 орудій; 3-я и 4-я батареи 26 арт. бригады.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
6 августа.	Ляоянъ.	2 бат. и штабъ 281 пѣх. Дрисскаго полка; 5-я батарея 26 арт. бригады — 8 орудій; 6-я батарея 26 арт. бригады—8 орудій; укомплект. 35 ниж. чин. и 50 лош.
7 „	„	Часть 7-й батареи 26 арт. бригады — 8 орудій; 8-я батарея 26 арт. бригады — 8 орудій; управленіе 26 арт. бригады; 1-й эш. 1 Сиб. арт. парк. бригады.
8 „	„	2 бат. и нестроевая рота 281 пѣх. Дрисскаго полка; 1-й и 2-й парки 72 арт. парк. бригады; 2-й и 3-й эш. 1 С..б. арт. парк. бригады.
9 „	„	4 бат. 282 пѣх. Черноярскаго полка; 1 эш. В.-С. осадной арт. роты; 4-й эш. 1 Сиб. арт. парк. бригады; 1 эш. 3-го парка 72 лег. арт. парк. бригады.
10 „	„	Штабъ и нестроевая рота 282 пѣх. Черноярскаго полка; штабъ 71 пѣх. дивизіи; 2-й эш. В.-С. осадной арт. роты; 5-я батарея 28 арт. бригады — 8 орудій.
11 „	„	1 бат. 284 пѣх. Чембарскаго полка; дивизіонный лазаретъ; 6-я батарея 28 арт. бригады — 8 орудій; 1-й бат. 5-го мортирнаго полка — 6 орудій; 5-й и 6-й эш. 1 Сиб. арт. парк. бригады; полевые подвижные №№ 291 и 292 госпитали 71 пѣх. дивизіи; укомплект. 200 ниж. чин.; укомплект. 560 ниж. чин.
12 „	„	2 бат. и штабъ 284 пѣх. Чембарскаго полка; 7-я и 8-я батареи 28 арт. бригады — 16 орудій; части 1-й и 2-й батарей 5-го мортирнаго полка; 8 орудій въ артил. складъ.
13 „	„	1 бат. 284 пѣх. Чембарскаго полка; 1-й паркъ 73 арт. парк. бригады.
14 „	„	2 бат. и штабъ 283 пѣх. Бугульминскаго полка; часть 2 бат. 5-го мортирнаго полка — 6 орудій; $^{1}/_{2}$ 2 парка 73 арт. парк. бригады.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
15 августа.	Ляоянъ.	2 бат. 283 пѣх. Бугульминскаго полка; штабъ 5-го мортирнаго полка; 1/2 2 парка 73 арт. парк. бригады.
16 "	"	Штабъ и управленіе 5 Сибирскаго арм. корпуса; часть 3 бат. 5-го мортирнаго полка—6 орудій; часть 2 парка 73 арт. парк. бригады; 1 сап. и 1/2 телеграф. роты 5 В.-С. сап. баталіона.
17 "	"	2 бат. и штабъ 85 пѣх. Выборгскаго полка; часть 4 бат. 5 мортирнаго полка—6 орудій; 1 сап. и 1/2 телеграф. ротъ 5 В.-С. сап. баталіона; 1 отд. пол. инжен. парка.
18 "	"	2 бат. 85 пѣх. Выборгскаго полка.
19 "	"	Охот. команда 85 пѣх. Выборгскаго полка; 4 бат. 86 пѣх. Вильманстрандскаго полка; часть 4 бат. 5-го мортирнаго полка.
20 "	"	Штабъ, лазаретъ и часть дивизіоннаго обоза 22 пѣх. дивизіи.
21 "	"	3-я В.-С. горная батарея—8 орудій; часть 1-й батареи 7 арт. бригады—8 орудій.
22 "	"	Части 1-й и 2-й батарей 7 арт. бригады.
23 "	"	Часть 2 В.-С. мортирной батареи, 2-я батарея 7 арт. бригады—8 орудій; часть 3-й батареи 7 арт. бригады—8 орудій; часть 4 В.-С. горной батареи—4 орудія; полевые №№ 57 и 58 госпитали 22 пѣх. дивизіи.
24 "	"	2 бат. и штабъ 87 пѣх. Нейшлотскаго полка; управленіе 2-го дивизіона 7 арт. бригады.
25 "	"	1 бат. 87 пѣх. Нейшлотскаго полка; часть 4 В.-С. горной батареи—4 орудія; часть 5-й батареи 7 арт. бригады; 1/2 3 В.-С. горнаго арт. парка.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
26 августа.	Ляоянъ.	1 бат. 87 пѣх. Нейшлотскаго полка; ½ 3 В.-С. горнаго арт. парка; ½ 4 В.-С. горнаго арт. парка; 6-я батарея 7 арт. бригады—8 орудій; часть 5-й батареи и управленіе 7 арт. бригады.
27 „	„	2 бат. и штабъ 88 пѣх. Петровскаго полка; ½ 4 В.-С. горнаго арт. парка.
28 „	„	2 бат. и обозъ 88 пѣх. Петровскаго полка.
29 „	„	Пулеметныя роты 3-й и 9-й В.-С. стрѣл. дивизій; обозъ 88 пѣх. Петровскаго полка.
30 „	Хушитай.	180, 181 и 182 эш.*) 145 пѣх. Новочеркасск. полка; 191, 192 и 193 эш. 146 пѣх. Царицынск. полка.
— „	Ляоянъ.	1 Уссурійскаго каз. полка и 14 запас. баталіона 1250 ниж. чин.
1 сентяб.	Хушитай.	219 и 220 эш. 148 пѣх. Каспійскаго полка; 222 и 223 эш. управленіе 1 арм. корпуса.
— „	Тѣлинъ.	224 эш. 71 арт. парк. бригады.
2 „	Хушитай.	216 и 218 эш. 148 пѣх. Каспійскаго полка; 201 эш. 147 пѣх. Самарскаго полка; 181 и 184 эш. 145 пѣх. Новочеркасскаго полка; 194 и 195 эш. 146 пѣх. Царицынскаго полка.
— „	Каюянь.	207, 208, 209, 210 и 211 эш. 43 арт. бригады.
— „	Мукденъ.	Команда 1100 пересыльныхъ нижнихъ чиновъ.
3 „	Хушитай.	203, 204 и 205 эш. 147 пѣх. Самарскаго полка.
— „	Каюянь.	212, 213 и 214 эш. 43 арт. бригады.
4 „	Тѣлинъ.	216 и 262 эш. 218 пѣх. Борисоглѣбскаго полка; часть транспорта 1 арм. корпуса.
— „	Мукденъ.	Эш. осадн. артил.; команда 1249 пересыл. ниж. чин.

*) Номера эшелоновъ сохранены тамъ, гдѣ они встрѣчаются въ ежедневныхъ свѣдѣніяхъ. Пользуясь планами перевозокъ Главнаго Штаба, по этимъ номерамъ можно опредѣлить подробный составъ каждаго эшелона, приведеніе каковыхъ свѣдѣній въ настоящей вѣдомости заняло бы очень много мѣста.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
4 сентяб.	Каюянь	215 эш. 43 арт. бригады.
5 „	Тѣлинъ.	263 и 264 эш. 218 пѣх. Борисоглѣбскаго полка; часть транспорта 1 арм. корпуса.
6 „	Мукденъ.	Эш. воздухоплавательной роты; эш. 1440 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Хушитай	230, 231, 232 и 233 эш. 1 сап. баталіона.
— „	Тѣлинъ.	Часть транспорта 1 арм. корпуса.
7 „	„	199 и 200 эш. управленіе 37 пѣх. дивизіи; остальная часть транспорта 1 арм. корпуса.
— „	Мукденъ.	Команда 1210 пересыльныхъ ниж. чин.
8 „	Тѣлинъ.	265 эш. 218 пѣх. Борисоглѣбскаго полка.
— „	Гунчжулинъ.	268 и 267 эш. 219 пѣх. Юхновскаго полка.
9 „	„	269 и 270 эш. 219 пѣх. Юхновскаго полка.
— „	Мукденъ.	Лошади Уссурійскаго каз. полка и зыѣзд. ниж. чины; команда 419 пересыльныхъ ниж. чин.; команда 1113 пересыльныхъ ниж. чин.
10 „	Гунчжулинъ.	271 эш. 219 пѣх. Юхновскаго полка; 307 эш. штабъ 55 пѣх. дивизіи.
11 „	„	332, 333 и 334 эш. управленіе 55 пѣх. дивизіи.
— „	Мукденъ.	Команда 1200 пересыльныхъ нпж. чин.; команда 1050 пересыльныхъ ниж. чин.
12 „	„	243 и 244 эш. 5 мортирной арт. парк. бригады; пополненіе 2-й Забайкальской каз. дивизіи.
— „	Тѣлинъ.	Люди и лошади пополненія 2-й Забайкальской каз. дивизіи.
13 „	„	272, 273, 274 и 277 эш. 217 пѣх. Кромскаго полка.
— „	Гунчжулинъ.	284 эш. 6 арт. бригады.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
13 сентяб.	Мукденъ.	Команда 652 ниж. чин. запас. баталіоновъ; команда 892 пересыльныхъ ниж. чин.
14 „	Тѣлинъ.	276 эш. 217 пѣх. Кромскаго полка; 285 эш. 6 арт. бригады.
— „	Мукденъ.	Команда 580 пересыльныхъ ниж. чин.
15 „	„	279, 278 и 280 эш. 220 пѣх. Епифанскаго полка.
— „	Тѣлинъ.	286 и 287 эш. 6 арт. бригады.
16 „	Мукденъ.	281, 282 и 283 эш. 220 пѣх. Епифанскаго полка; 266 эш. 219 Юхновскаго полка; 290 эш. 285 пѣх. Мценскаго полка; 288 и 289 эш. 6 арт. бригады; команда 625 пересыл. ниж. чин.
17 „	„	291 и 292 эш. 285 пѣх. Мценскаго полка; 268 эш. 219 пѣх. Юхновскаго полка; 418 эш. 6 арт. бригады; команда 688 пересыльныхъ ниж. чин.
18 „	„	293, 294 и 295 эш. 285 пѣх. Мценскаго полка; 296 эш. 287 пѣх. Тарусскаго полка; 269 эш. 219 пѣх. Юхновскаго полка; 419 эш. 6 арт. бригады; команда 260 пересыльныхъ ниж. чин.
19 „	„	297, 298 и 299 эш. 287 пѣх. Тарусскаго полка; 270 эш. 219 пѣх. Юхновскаго полка; 300 и 301 эш. 287 пѣх. Тарусскаго полка; 210 эш. управленіе 72 пѣх. дивизіи; 420 эш. 6 арт. бриг.
20 „	„	311, 312 и 313 эш. управленіе 72 пѣх. дивизіи; 321 эш. 10 арт. бригады.
— „	Тѣлинъ.	1 сот. 10 Оренбургскаго каз. полка.
21 „	Мукденъ.	314 и 315 эш. 286 пѣх. Кирсановскаго полка; 320 и 322 эш. 10 арт. бригады; 323 эш. 10 арт. бригады; 284 эш. 6 арт. бригады.
22 „	„	308 и 309 эш. управленіе 6 Сибирскаго арм. корпуса; 317, 318 и 319 эш. 286 пѣх. Кирсановскаго полка; 326 эш. 288 пѣх. Куликовскаго полка; 324 эш. 10 арт. бригады.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
22 сентяб.	Хушитай.	1 эск. Приморскаго драг. полка.
23 „	Мукденъ.	327 эш. 288 пѣх. Куликовскаго полка.
— „	Разъѣз. №97.	354 эш. 10 арт. бригады.
24 „	Мукденъ.	328 и 329 эш. 288 пѣх. Куликовскаго полка; команда 1000 ниж. чин. 5 В.-С. запас. баталіона.
— „	Разъѣз. №97.	330 и 331 эш. 288 пѣх. Куликовскаго полка; 353 эш. 10 арт. бригады.
— „	Хушитай.	355, 356, 357 и 359 эш. 6 В.-С. сап. баталіона.
25 „	Разъѣз. №97.	186 и 187 эш. 67 арт. парк. бригады; 464 эш. В.-С. телеграф. баталіона; 358 эш. 6 В.-С. сап. баталіона; 465 эш. В.-С. телеграф. баталіона.
— „	Хушитай.	421 и 422 эш. 75 арт. парк. бригады.
26 „	Разъѣз. №97.	188 и 189 эш. 67 арт. бригады; 467 эш. В.-С. телеграф. баталіона.
— „	Хушитай.	466, 468 и 469 эш. В.-С. телеграф. баталіона.
27 „	„	897 эш. 6 Сибирскаго каз. полка; 225, 226, 227 и 228 эш. 71 арт. парк. бригады.
— „	Разъѣз. №97.	190 эш. 67 арт. парк. бригады.
— „	Тѣлинъ.	Лошади и пер. арт. запаса.
28 „	Разъѣз. №97.	302 и 303 эш. 74 арт. парк. бригады.
— „	Хушитай.	244 и 245 эш. 5 мортирной арт. парк. бригады; 304 эш. 74 арт. парк. бригады.
— „	Мукденъ.	1000 ниж. чин. 7 В.-С. запас. баталіона.
29 „	Разъѣз. №97.	506 эш. 5 В.-С. горной батареи; 305 эш. 74 арт. парк. бригады.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
29 сентяб.	Хушитай.	306 эш. 74 арт. парк. бригады; 350 эш. 75 арт. парк. бригады.
— „	Тѣлинъ.	514 эш. 7 В.-С. горной батареи.
30 „	„	521, 522, 523 и 524 эш. 10 Донского каз. полка.
— „	Хушитай.	508 и 509 эш. 6 В.-С. горной батареи.
1 октяб.	Тѣлинъ.	525 и 526 эш. 24 Донского каз. полка.
— „	Мукденъ.	Эш. 3-й и 4-й батарей 26 арт. бригады.
— „	Хушитай.	246 и 247 эш. 5 мортир. арт. парк. бригады.
2 „	Тѣлинъ.	527 и 528 эш. 25 Донского каз. полка; 416 эш. интендантск. транспорта 9 В.-С. стрѣл. дивизіи.
— „	Хушитай.	448 эш. 5 мортир. арт. парк. бригады.
— „	Мукденъ.	3-я и 4-я батареи 28 арт. бригады.
3 „	Тѣлинъ.	529 и 530 эш. 25 Донского каз. полка.
4 „	„	531 и 532 эш. 25 Донского каз. полка.
— „	Мукденъ.	533 эш. штабъ 4 Донской каз. дивизіи; 2 эш. комплект. въ 170 и 343 пересыльн. ниж. чин.
5 „	Хушитай.	510 и 511 эш. 5-го и 6-го В.-С. горныхъ парковъ.
6 „	Мукденъ.	534 эш. 3 Донского каз. арт. дивизіона.
— „	Хушитай.	512, 515 и 516 эш. 6-го и 7-го В.-С. горн. парковъ.
— „	Тѣлинъ.	Эшелонъ лошадей перед. арт. конскаго запаса.
7 „	Мукденъ.	535 эш. 3 Донского каз. арт. дивизіона; эш. 700 ниж. чин. 15 В.-С. запас. баталіона.
8 „	Разъѣз. №97.	538 эш. 26 Донского каз. полка.
— „	Хушитай.	539 эш. 26 Донского каз. полка.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
8 октяб.	Мукденъ.	536 и 537 эш. 3 Донского каз. арт. дивизіона; команда 600 пересыльныхъ ниж. чин.
9 „	„	540 эш. 26 Донского каз. полка; 544 эш. 19 Донского каз. полка; 637 эш. маршевая команда отд. кавал. бригады.
— „	Разъѣз. № 97.	541 и 543 эш. 26 Донского каз. полка.
— „	Хушитай.	542 и 545 эш. 26-го и 19-го Донскихъ каз. полковъ.
10 „	Разъѣз. № 97.	547 эш. 19 Донского каз. полка.
— „	Мукденъ.	546 эш. 19 Донского каз. полка; эш. 900 ниж. чин. 17 В.-С. запас. баталіона.
11 „	Хушитай.	548 и 549 эш. 19 Донского каз. полка.
— „	Разъѣз. № 97.	518 и 517 эш. 8 В.-С. горной батареи.
— „	Мукденъ.	3 батарея 6 В.-С. стрѣл. арт. бригады; команда 565 пересыльныхъ ниж. чин.
12 „	Куанченцзы.	635 и 636 эш. маршевые эск. отд. кав. бригады.
— „	Мукденъ.	Команда 385 пересыльныхъ ниж. чин.
13 „	„	519 и 520 эш. 8 В.-С. горнаго парка; команда 620 пересыльныхъ ниж. чин.
14 „	„	Эш. 2-го дивизіона 31 арт. бригады; команда 102 пересыльныхъ ниж. чин.
15 „	„	706 и 707 эш. 241 пѣх. Орскаго полка; 408 эш. 242 пѣх. Белебеевскаго полка; команда 739 пересыльныхъ ниж. чин.
16 „	„	705 эш. 241 пѣх. Орскаго полка; 710 эш. 242 пѣх. Белебеевскаго полка; команда 378 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Разъѣз. № 97.	709 и 711 эш. 242 пѣх. Белебеевскаго полка.
— „	Хушитай.	811 и 812 эш. 6 В.-С. горной батареи.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
17 октяб.	Мукденъ.	712 и 713 эш. 242 пѣх. Белебеевскаго полка; 704 эш. 241 пѣх. Орскаго полка; команда 430 пересыльныхъ ниж. чин.
18 „	„	703 эш. 241 пѣх. Орскаго полка; 726 и 729 эш. 244 пѣх. Борисоглѣбскаго полка.
— „	Разъѣз. №97.	724, 725, 728 эш. 244 пѣх. Борисоглѣбскаго полка.
— „	Тѣлинъ.	702 эш. 241 пѣх. Орскаго полка.
19 „	Мукденъ.	727 эш. 244 пѣх. Борисоглѣбскаго полка; 721 эш. управленіе 61 пѣх. дивизіи; команда 697 пересыльныхъ ниж. чин.
20 „	„	720, 722 и 723 эш.—управленіе 61 пѣх. дивизіи; 714 эш. 243 пѣх. Златоустовскаго полка; эш. лошадей на пополн. Аргунскаго каз. полка.
— „	Разъѣз. №97.	Эш. 3 пѣх. Нерчинскаго полка; 715 эш. 243 пѣх. Златоустовскаго полка.
— „	Хушитай.	1-й эш. 3 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
21 „	Мукденъ.	716 и 717 эш. 243 пѣх. Златоустовскаго полка; 2 команды въ 650 и 786 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Разъѣз. №97.	2 эш. 3 пѣх. Нерчинскаго полка; 718 эш. 243 пѣх. Златоустовскаго полка.
— „	Хушитай.	2-й эш. 3 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
22 „	Разъѣз. №97.	719 эш. 243 пѣх. Златоустовскаго полка.
— „	Хушитай.	3-й эш. 3 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
— „	Мукденъ.	988 эш. 130 лош. 3 В.-С. сап. баталіона; эш. 1100 ниж. чин. 13 В.-С. запас. баталіона; съ 988 эш. прибыли и 154 пересыльн. ниж. чин.
23 „	„	4-й эш. 3 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады; эш. 1100 ниж. чин. 13 В.-С. запас. баталіона; 831 эш. перед. арт. запаса; команды въ 630 и 1080 пересыльныхъ ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
24 октяб.	Разъѣз. №97.	413 эш. обозъ 6 В.-С. стрѣл. дивизіона.
— „	Хушитай.	5-й эш. 3 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
— „	Мукденъ.	835 эш. 4 мортирнаго арт. полка; лошади перед. конскаго запаса для 1 Читинскаго казач. полка; команда 600 ниж. чин. 7 В.-С. запас. баталіона; команда 113 пересыльныхъ ниж. чин.
25 „		841 эш. 40 арт. бригады; лошади перед. арт. запаса и полев. жандарм. полуэскадрона; команда 1028 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Разъѣз. №97.	837 эш. 4 мортирнаго арт. полка.
— „	Хушитай.	842 эш. 40 арт. бригады.
26 „	Разъѣз. №97.	Обозъ 5 В.-С. стрѣл. дивизіи.
— „	Хушитай.	843 и 844 эш. 40 арт. бригады.
— „	Мукденъ.	836, 838, 839 и 840 эш. 4 мортирнаго арт. полка; команда 1100 ниж. чин. 12 В.-С. запас. баталіона; команда 457 пересыльныхъ ниж. чин.
27 „	„	846 эш. 40 арт. бригады; 851, 852 и 853 эш. 4 мортирнаго лет. арт. парка.
— „	Хушитай.	845 и 847 эш. 40 арт. бригады; 850 эш. 4 мортирнаго лет. арт. парка.
28 „	„	948 эш. 40 арт. бригады; 854 эш. 4 мортирнаго лет. арт. парка.
— „	Мукденъ.	3 роты 3 пѣх. Нерчинскаго полка; команда 1100 ниж. чин. 15 В.-С. запас. баталіона и лошади перед. арт. запаса; команда 947 пересыльныхъ ниж. чин.
29 „	„	7, 9 и 14 роты 3 пѣх. Нерчинскаго полка; команда 958 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Разъѣз. №97.	849 эш. 40 арт. бригады.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
29 октяб.	Хушитай.	855 эш. 4 мортирнаго лет. арт. парка; 857 эш. 40 арт. парк. бригады.
30 „	Мукденъ.	856 эш. 4 мортирнаго лет. арт. парка; 1-й эш. 12 сап. баталіона; 5-й эш. отд. 5 инжен. парка; 2-й, 3-й и 4-й эш. 12 сап. баталіона; команда 478 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Хушитай.	919 эш. 4 Мортирнаго лет. арт. парка; 858 эш. 40 арт. парк. бригады.
31 „	Мукденъ.	6, 7 и 9 эш. *) 53 пѣх. Волынскаго полка; 8 эш. того же полка; 127 и 128 эш. 5 Иркутскаго рез. баталіона.
— „	Хушитай.	859 эш. 40 арт. парк. бригады.
1 ноября.	Мукденъ.	14, 15 и 16 роты 1 сиб. Стрѣтенскаго полка; 10 и 11 эш. 53 пѣх. Волынскаго полка; 12 эш. 54 пѣх. Минскаго полка; 129 эш. 6 Енисейскаго рез. баталіона; 862 эш. 40 арт. парк. бригады.
— „	Хушитай.	860 и 861 эш. 40 арт. парк. бригады.
2 „	Мукденъ.	13, 14, 15, 16 и 17 эш. 54 пѣх. Минскаго полка; 130 эш. 6 Енисейскаго рез. баталіона; эш. 35 арт. бригады; 863 эш. 40 арт. парк. бригады; команды въ 300 и 338 перес. ниж. чин.
— „	Хушитай.	864 эш. 40 арт. парк. бригады.
3 „	Мукденъ.	18, 19, 20, 21 и 22 эш. 55 пѣх. Подольскаго полка; команда 1200 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Хушитай.	24 эш. 41 арт. бригады.
4 „	Мукденъ.	33 эш.—штабъ 14 пѣх. дивизіи; 34 эш.—лазаретъ 14 пѣх. дивизіи; команда 237 перес. ниж. чин.
— „	Разъѣз. №97.	23 эш. 55 пѣх. Подольскаго полка.

*) Нумерація воинскихъ эшелоновъ (войсковый и грузовыхъ) шла только до 1.000, затѣмъ слѣдующая тысяча начиналась вновь съ перваго номера.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
4 ноября.	Хушитай.	25, 26 и 27 эш. 41 арт. бригады; 35 эш.—41 госпиталь 14 пѣх. дивизіи.
5 „	Мукденъ.	39 эш. штабъ 56 пѣх. Житомирскаго полка; команда 836 ниж. чин. 7 В.-С. запас. баталіона; 80 выздор. ниж. чин.
— „	Разъѣз. № 97.	38 эш. 1 бат. 56 пѣх. Житомирскаго полка; 36 эш. госпитали 14 пѣх. дивизіи.
— „	Хушитай.	28, 29 и 30 эш. 41 арт. бригады.
6 „	Мукденъ.	40 эш. 56 пѣх. Житомирскаго полка; 72 эш. 59 пѣх. Люблинскаго полка; команда 1044 ниж. чин. 5 В.-С. запас. баталіона; команда 898 и 219 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Разъѣз. № 97.	41 и 42 эш. 56 пѣх. Житомирскаго полка; 31 эш. 41 арт. бригады.
— „	Хушитай.	32 эш. 41 арт. бригады; 43 эш. 41 арт. бригады.
7 „	Мукденъ.	53 эш. 57 пѣх. Модлинскаго полка; команда 968 и 442 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Разъѣз. № 97.	51 и 52 эш. 57 пѣх. Модлинскаго полка.
— „	Хушитай.	44 и 45 эш. 41 арт. парк. бригады.
8 „	Тѣлинъ.	231 эш. часть 7 Красноярскаго рез. баталіона.
— „	Хушитай.	46 и 47 эш. 41 арт. парк. бригады.
— „	Мукденъ.	Команда 600 ниж. чин. 16 В.-С. запас. баталіона; команда 371 пересыльныхъ ниж. чин.
9 „	„	56 эш. 57 пѣх. Модлинскаго полка; 49 эш. 41 арт. парк. бригады; команда 544 пересыл. ниж. чин.
— „	Разъѣз. № 97.	54 эш. 57 пѣх. Модлинскаго полка.
— „	Тѣлинъ.	899 эш. 1 сот. 9 Сибирскаго каз. полка.
— „	Хушитай.	48 и 50 эш. 41 арт. парк. бригады.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
10 ноября.	Мукденъ.	55 эш. 57 пѣх. Модлинскаго полка; 59 эш. 58 пѣх. Прагскаго полка; 73 эш. 59 пѣх. Люблинскаго полка; команда 462 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Разъѣз. №97.	74 эш. 59 пѣх. Люблинскаго полка.
— „	Тѣлинъ.	132 эш. часть 7 Красноярскаго рез. баталіона.
11 „	Мукденъ.	57 и 62 эш. 58 пѣх. Прагскаго полка; эш. В.-С. минной роты; команда 681 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Хушитай.	63 эш. 29 арт. бригады.
12 „	Мукденъ.	58 эш. 58 пѣх. Прагскаго полка; 78 эш. управленіе 15 пѣх. дивизіи; передовой конскій запасъ; команда 703 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Разъѣз. №97.	59 пѣх. Люблинскій полкъ; 79 эш. дивизіонный лазаретъ 15 пѣх. дивизіи.
— „	Хушитай.	64 и 65 эш. 29 арт. бригады.
13 „	Мукденъ.	75 и 76 эш. 59 пѣх. Люблинскаго полка; 80 и 81 эш. госпитали 15 пѣх. дивизіи; команда 801 ниж. чин. 18 В.-С. запас. баталіона.
— „	Разъѣз. №97.	60 и 61 эш. 58 пѣх. Прагскаго полка.
— „	Тѣлинъ.	137 эш. часть 10 Омскаго рез. баталіона.
— „	Хушитай.	66 эш. 29 арт. бригады.
14 „	Мукденъ.	82 эш. 60 пѣх. Замосцскаго полка; эш. передового конскаго запаса; команда 1020 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Тѣлинъ.	38 эш. часть 10 Омскаго рез. баталіона; 135 эш. часть 9 Тобольскаго рез. баталіона.
— „	Хушитай.	64 и 68 эш. 29 арт. бригады.
15 „	Мукденъ.	83, 86 и 87 эш. 60 пѣх. Замосцскаго полка; команда 700 ниж. чин. 16 и 17 В.-С. запас. баталіоновъ.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
15 ноября.	Тѣлинъ.	136 эш. часть 9 Тобольскаго рез. баталіона.
— „	Хушитай.	69 эш. 29 арт. бригады.
16 „	Мукденъ.	88 эш. управленіе 8 арм. корпуса; 84 и 85 эш. 60 пѣх. Замосцскаго полка; 90 эш. 43 арт. парк. бригады.
— „	Тѣлинъ.	4 сот. 6 Забайкальскаго каз. баталіона.
— „	Разъѣз. №97.	93 эш. 43 арт. парк. бригады.
— „	Хушитай.	70 и 71 эш. 29 арт. бригады; 94 эш. 43 арт. парк. бригады.
17 „	Мукденъ.	89 эш. управленіе 8 арм. корпуса; 986 эш. 3 запас. арт. бригады; команда 1275 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Тѣлинъ.	3 сот. 6 Забайкальскаго каз. баталіона.
— „	Разъѣз. №97.	96 эш. 43 арт. парк. бригады.
— „	Хушитай.	91, 92 и 95 эш. 43 арт. парк. бригады; 98 и 99 эш. часть транспорта 8 арм. корпуса.
18 „	Тѣлинъ.	133 эш. часть 8 Томскаго рез. баталіона.
— „	Мукденъ.	1-й эш. В.-С. воздухоплавательнаго баталіона; команда 559 ниж. чин. 5 В.-С. запас. баталіона; 977 эш. 3 запас. арт. бригады; команды въ 511 и 315 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Разъѣз. №97.	103 и 104 эш. часть транспорта 8 арм. корпуса.
— „	Хушитай.	100 и 101 эш. часть транспорта 8 арм. корпуса.
19 „	Тѣлинъ.	137 эш. часть 8 Томскаго рез. баталіона; 2 сотни 6 Сибирскаго каз. полка.
— „	Мукденъ.	2-й эш. В.-С. воздухоплавательнаго баталіона.
— „	Хушитай.	102, 105 и 106 эш. часть транспорта 8 арм. корпуса.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
20 ноября.	Мукденъ.	37 эш. 56 пѣх. Житомирскаго полка; 139 и 140 эш. 11 Семипалатинскаго рез. баталіона; 3-й эш. В.-С. воздухоплавательнаго баталіона; 987 эш. конскій запасъ В.-С. понтоннаго баталіона; команда 585 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Тѣлинъ.	3 сот. 6 Забайкальскаго каз. баталіона.
21 „	Мукденъ.	141 и 142 эш. 12 Барнаульскаго рез. баталіона; маршевый эск. 52 драг. Нѣжинскаго полка; команда 234 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Хушитай.	Два эш. 1 обозн. баталіона 4 Сибирскаго арм. корпуса.
22 „	Мукденъ.	702 эш. 241 пѣх. Орскаго полка; обозъ 17 арм. корпуса; команда 284 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Хушитай.	Два эш. 1 обозн. баталіона 4 Сибирскаго арм. корпуса.
23 „	Мукденъ.	Команда 414 пересыльныхъ ниж. чин.; 80 ниж. чин. В.-С. телеграф. баталіона.
24 „	„	Жандармскій полуэскадронъ II Маньчжурской арміи; эш. 1 обозн. баталіона 4 Сибирскаго арм. корпуса; 201 и 202 госпитали 8 армейск. корпуса.
— „	Хушитай.	Эш. 1 обозн. баталіона 4 Сибирскаго арм. корпуса.
25 „	„	Два эш. 1 обозн. баталіона 4 Сибирскаго арм. корпуса; эш. 2 обозн. баталіона 4 Сибирскаго арм. корпуса.
— „	Мукденъ.	Команда 540 ниж. чин. В.-С. запас. баталіона; 997 эш. марш. команда 3 запас. арт. бригады; команды въ 155 и 224 пересыльныхъ ниж. чин.
26 „	Хушитай.	Два эш. 2 обозн. баталіона 4 Сибирскаго арм. корпуса.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
26 ноября.	Мукденъ.	964 и 965 эш. госпитали непридан. дивизіямъ 8 арм. корпуса; команда 1100 ниж. чин. 7 В.-С. запас. баталіона.
27 "	Хушитай.	Эш. 2 обознаго баталіона 4 Сибирскаго арм. корпуса.
— "	Мукденъ.	Команда 678 пересыльныхъ ниж. чин.
28 "	Хушитай.	Два эш. 2 обозн. батал. 4 Сибирскаго арм. корпуса.
— "	Мукденъ.	112 и 113 эш. госпитали непридан. 61 пѣх. дивизіи; команда 1204 ниж. чин. 14 В.-С. запас. баталіона.
29 "	"	193 эш. 1113 ниж. чин. 3 Сибирскаго запас. баталіона; 194 эш. 850 ниж. чин. 4 Сибирскаго запас. баталіона; 195 эш. 1124 ниж. чин. 6 Сибирскаго запас. баталіона; 196 эш. 1087 ниж. чин. 3 Сибирскаго запас. баталіона; команда 413 пересыльныхъ ниж. чин.
30 "	"	147 эш. хлѣбопекарни 8 арм. корпуса; 190 эш. 1097 ниж. чин. 1 Сибирскаго запас. баталіона; команда 242 пересыльныхъ ниж. чин.
1 декаб.	"	197 эш. 1107 ниж. чин. 4 Сибирскаго запас. баталіона; 198 эш. 1135 ниж. чин. 2 Сибирскаго запас. баталіона; 200 эш. 1095 ниж. чин. 4 и 6 Сибирскихъ запас. баталіоновъ; команда 264 пересыльныхъ ниж. чин.
2 "	——	Войсковые эшелоны не прибывали.
3 "	Мукденъ.	Эш. 2 обозн. баталіона 4 Сибирскаго арм. корпуса; 37 и 38 полевыя подвижныя хлѣбопекарни; 590 эш. перед. арт. запаса; 202 эш. 1135 ниж. чин. марш. команды; 201 эш. 1050 ниж. чин. марш. команды; команда 1000 пересыльныхъ ниж. чин.
4 "	"	Обозъ и штабъ II Маньчжурской арміи; команда 117 пересыльныхъ ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
4 декаб.	Хушитай.	Эш. 2 обознаго баталіона 4 Сибирскаго арм. корпуса.
5 „	Мукденъ.	687 эш. передов. арт. запаса; команда 1000 ниж. чин. 12 В.-С. запас. баталіона; команда 990 пересыльныхъ ниж. чин.
6 „	„	Эш. передов. арт. запаса; команда 1150 ниж. чин. 15 В.-С. запасн. баталіона.
7 „	„	Эш. вьючнаго транспорта; 468 эш. 1051 ниж. чин. марш. команды; команда 565 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Хушитай.	Эш. вьючнаго транспорта.
8 „	„	Эш. вьючнаго транспорта.
— „	Мукденъ..	465 эш. 1072 ниж. чин. марш. команды; команда 275 пересыльныхъ ниж. чин.; команда 459 пересыльныхъ ниж. чин.
9 „	„	467 эш. 1065 ниж. чин. марш. команды; 469 эш. 1042 ниж. чин. марш. команды; 593 эш. 1005 ниж. чин. марш. команды; команда 735 ниж. чин. 5 В.-С. запас. баталіона; команда 416 пересыльныхъ ниж. чин.
10 „	„	466 эш. 1100 ниж. чин. марш. команды; команда 1050 ниж. чин. 12 В.-С. запас. баталіона; 470 эш. 1065 ниж. чин. марш. команды; команда 763 пересыльныхъ ниж. чин.
11 „	„	567 эш. 1058 ниж. чин. марш. команды; 472 эш. 1081 ниж. чин. марш. команды; команда 95 пересыльныхъ ниж. чин.
12 „	„	473 эш. 936 ниж. чин. марш. команды; 276 эш. 1040 ниж. чин. марш. команды; 471 эш. 1046 ниж. чин. марш. команды; 279 эш. 1065 ниж. чин. марш. команды; команда 568 пересыльныхъ ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
13 декаб.	Мукденъ.	Эш. В.-С. осадн. арт. полка; эш. вьючнаго транспорта; 570 эш. 1078 ниж. чин. марш. команды; 277 эш. 1054 ниж. чин. марш. команды; 571 эш. 1142 ниж. чин. марш. команды; эш. передов. арт. запаса; команда 739 пересыльныхъ ниж. чин.
14 „	„	Эш. В.-С. осаднаго артил. полка; эш. вьючнаго транспорта; 572 эш. 1062 ниж. чин. марш. команды; 278 эш. 1100 ниж. чин. марш. команды; 280 эш. 1063 ниж. чин. марш. команды; матер. часть 16 порш. орудій.
15 „	„	Эш. В.-С. осадн. арт. полка; эш. полев. мортир. батареи; 283 эш. 1064 ниж. чин. марш. команды; 573 эш. 1075 ниж. чин. марш. команды; 285 эш. 1042 ниж. чин. марш. команды; 578 эш. 1138 ниж. чин. марш. команды; 282 эш. 1109 ниж. чин. марш. команды.
16 „	„	Эш. В.-С. осадн. арт. полка; 1-я и 2-я позиціонныя батареи; 281 эш. 1059 ниж. чин. марш. команды; 284 эш. 1038 ниж. чин. марш. команды; лошади перед. арт. запаса.
17 „	„	2 пулеметныя роты; эш. мортир. батареи; эш. вьючнаго транспорта; 580 эш. 1125 ниж. чин. марш. команды; 291 эш. 1077 ниж. чин. марш. команды; 286 эш. 1064 ниж. чин. марш. команды; 290 эш. 1077 ниж. чин. марш. команды; лошади перед. арт. запаса; 287 эш. 1064 ниж. чин. марш. команды.
18 „	„	Эш. В.-С. осадн. арт. полка; эш. легко-конной 8-ми оруд. батареи; эш. вьючнаго транспорта; 288 эш. 1001 ниж. чин. марш. команды; 293 эш. 950 ниж. чин. марш. команды; 289 эш. 1054 ниж. чин. марш. команды; команда 561 пересыльныхъ ниж. чин.
19 „	„	581 эш. 1086 ниж. чин. марш. команды; 299 эш. 1088 ниж. чин. марш. команды; 574 эш. 1072 ниж. чин. марш. команды; 292 эш. 1062 ниж. чин. марш. команды.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
20 декаб.	Мукденъ.	295 эш. 1076 ниж. чин. марш. команды; 296 эш. 1114 ниж. чин. марш. команды; 576 эш. 1120 ниж. чин. марш. команды; 294 эш. 1050 ниж. чин. марш. команды.
21 „	„	568 эш. штабъ II Маньчжурской арміи; 300 эш. 1 стрѣл. полка; 303 эш. 2 стрѣл. полка; 298 эш. 957 ниж. чин. марш. команды; 297 эш. 1048 ниж. чин. марш. команды; 575 эш. 1092 ниж. чин. марш. команды.
22 „	„	306, 307 и 308 эш. 3 стрѣл. полка; 304 и 305 эш. 2 стрѣл. полка; 302 и 301 эш. 1 стрѣл. полка; 577 эш. 871 ниж. чин. марш. команды.
23 „	„	312 и 313 эш. управленіе 1 стрѣл. бригады; 311, 310 и 309 эш. 4 стрѣл. полка; 584 эш. 415 ниж. чин. марш. команды.
— „	Хушитай.	314 и 315 эш. 1 стрѣл. арт. дивизіона.
24 „	Мукденъ.	318 и 319 эш. 5 стрѣл. полка; 323 эш. 6 стрѣл. полка.
— „	Хушитай.	316 и 317 эш. 1 стрѣл. арт. дивизіона.
25 „	Мукденъ.	320 эш. 5 стрѣл. полка; 321 и 322 эш. 6 стрѣл. полка; 676 эш. штабъ III Маньчжурской арміи; команда 750 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Хушитай.	327 эш. 2 стрѣл. арт. дивизіона.
26 „	Мукденъ.	330 и 329 эш. 7 стрѣл. полка; 582 эш. 1154 ниж. чин. марш. команды.
— „	Хушитай.	328, 325 и 324 эш. 1 и 2 стрѣл. артил. дивизіоновъ.
27 „	Мукденъ.	334, 333 и 332 эш. 8 стрѣл. полка; эш. Главнаго Полевого Казначейства II Маньчжурской арміи; эш. Владивостокской крѣпостной артиллеріи.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
28 декаб.	Мукденъ.	336 и 335 эш. управленіе 2 стрѣл. бригады; 331 эш. 7 стрѣл. полка; штабъ В.-С. осадн. арт. полка; 585 эш. 1006 ниж. чин. марш. команды; 583 эш. 1140 ниж. чин. марш. команды; команда 800 пересыльныхъ ниж. чин.
29 „	„	341 эш. 2 пулеметныя роты; эш. В.-С. осадн. арт. полка; 398 эш. ниж. чин. передов. арт. запаса.
— „	Хушитай.	338 и 339 эш. 2 стрѣл. арт. дивизіона.
30 „	Мукденъ.	345 эш. 18 стрѣл. полка; 344, 343 и 342 эш. 17 стрѣл. полка; эш. В.-С. осадн. арт. полка; эш. военно-санит. полутранспорта; 586 эш. 1015 ниж. чин. марш. команды.
— „	Хушитай.	340 эш. 2 стрѣл. арт. дивизіона.
31 „	Мукденъ.	347 и 346 эш. 18 стрѣл. полка.
1 января. 1905 г.	„	350, 349 и 348 эш. 19 стрѣл. полка; эш. В.-С. осадн. полка; команда 254 ниж. чин. перед. арт. запаса.
— „	Хушитай.	354 эш. 5 стрѣл. арт. дивизіона.
2 „	Мукденъ.	357 эш. 20 стрѣл. полка; 352 и 351 эш. управленіе 5 стрѣл. бригады; 356 эш. 5 стрѣл. арт. дивизіона; команда 608 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Хушитай.	355 и 353 эш. 5 стрѣл. арт. дивизіона.
3 „	Мукденъ.	364 и 363 эш. 97 пѣх. Лифляндскаго полка; 359 эш. 20 стрѣл. полка; команда 139 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Хушитай.	362, 361 и 360 эш. 5 стрѣл. арт. дивизіона.
4 „	Мукденъ.	373 и 369 эш. 98 пѣх. Юрьевскаго полка; 368, 366 и 365 эш. 97 пѣх. Лифляндскаго полка; 358 эш. 20 стрѣл. полка; команда 408 пересыльныхъ ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
5 января.	Мукденъ.	374, 372, 371 и 370 эш. 98 пѣх. Юрьевскаго полка; 611 и 612 эш. 2 горнаго В.-С. парка; команда 407 пересыльныхъ ниж. чин.
6 „	„	380, 379, 378, 377, 376 и 375 эш. 99 пѣх. Ивангородскаго полка; 569 эш. штабъ II Маньчжурской арміи; команда 139 запас. ниж. чин.
7 „	„	381 эш. 100 пѣх. Островскаго полка; эш. В.-С. осадн. арт. полка; 615 эш. 9 В.-С. горной скорострѣл. батареи; команда 443 пересыльныхъ ниж. чин.
8 „	„	386, 384, 383 и 382 эш. 100 пѣх. Островскаго полка; 387 эш. управленіе 25 пѣх. дивизіи.
9 „	„	385 эш. 100 пѣх. Островскаго полка; 390, 389 и 388 эш. управленіе 25 пѣх. дивизіи; 616 эш. 9 В.-С. горной скорострѣл. батареи; команда 420 пересыльныхъ ниж. чин.
— „	Хушитай.	403 эш. 25 арт. парк. бригады.
10 „	Мукденъ.	408 эш. 161 пѣх. Александропольскаго полка; эш. пополненія Забайкальской каз. дивизіи.
— „	Хушитай.	400 и 401 эш. 25 арт. парк. бригады.
11 „	Мукденъ.	413 и 410 эш. 161 пѣх. Александропольскаго полка; эш. В.-С. осадн. арт. парка; команда 454 пересыльныхъ ниж. чин.
12 „	„	367 эш. 97 пѣх. Лифляндскаго полка; 409, 412 и 411 эш. 161 пѣх. Александропольскаго полка; 414 и 418 эш. 162 пѣх. Ахалцыхскаго полка; команда 280 пересыльныхъ ниж. чин.
13 „	„	423, 422 и 420 эш. 163 Ленкоранско-Нашебургскаго полка; 419, 417, 416 и 415 эш. 162 пѣх. Ахалцыхскаго полка.
14 „	„	433 эш. управленіе 41 пѣх. дивизіи; 431, 430, 429, 428, 427 и 426 эш. 164 пѣх. Закатальскаго полка; 425 эш. Ленкоранско-Нашебургскаго полка.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
14 января.	Хушитай.	396 эш. 25 арт. бригады.
15 „	„	395, 396 и 399 эш. 25 арт. бригады.
— „	Мукденъ.	394 эш. 25 арт. бригады; команда 400 пересыльныхъ ниж. чин.
16 „	„	432 эш. управленіе 41 пѣх. дивизіи; 393 и 398 эш. 25 арт. бригады.
— „	Хушитай.	391 эш. 25 арт. бригады.
17 „	Мукденъ.	436 эш. управленія 16 арм. корпуса; 435 и 434 эш. управленіе 41 пѣх. дивизіи.
— „	Хушитай.	392 эш. 25 арт. бригады
18 „	Мукденъ.	437 эш. управленія 16 арм. корпуса.
— „	Хушитай.	438, 439 и 440 эш. 45 арт. бригады.
19 „	Мукденъ.	617 эш. 10 В.-С. горной скорострѣл. батареи; 441, 442, 443 и 444 эш. 45 арт. бригады.
20 „	„	618 эш. 10 В.-С. горной скорострѣл. батареи.
— „	Хушитай.	402 и 405 эш. 25 арт. бригады; 445 и 446 эш. 45 арт. бригады.
21 „	Мукденъ.	448 эш. 45 арт. парк. бригады.
— „	Хушитай.	404, 406 и 407 эш. 25 арт. парк. бригады; 452 эш. 45 арт. парк. бригады.
22 „	„	447 и 453 эш. 45 арт. парк. бригады.
— „	Мукденъ.	455 эш. 16 сап. баталіона.
23 „	Хушитай.	449 и 450 эш. 45 арт. парк. бригады.
— „	Мукденъ.	456, 457, 458 и 459 эш. 16 сап. баталіона.
24 „	Хушитай.	454 эш. 45 арт. бригады.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
24 января.	Мукденъ.	462 эш. 162 и 165 полевые подвижные госпитали; эш. конскаго запаса 2 Читинскаго каз. полка.
25 "	Хушитай	451 эш. 45 арт. парк. бригады; 542 и 546 эш. транспортъ 16 арм. корпуса.
— "	Мукденъ.	541 эш. часть транспорта 16 арм. корпуса; часть 25 вьючнаго транспорта; 461 эш. 160 и 161 полевые подвижные госпитали; эш. передов. арт. запаса 300 ниж. чин.
26 "	"	772 эш. 11 В.-С. горной скорострѣл. батареи; часть 25 вьючнаго транспорта; часть 26 вьючнаго транспорта; 536 эш. 167 и 237 полевые подвижные госпитали.
— "	Хушитай.	619, 620 и 621 эш. 9 и 10 В.-С. горныхъ скорострѣл. арт. парковъ; 538 эш. часть транспорта 16 арм. корпуса.
27 "	Мукденъ.	512 эш. рота В.-С. осадн. арт. полка; эш. В.-С. осадн. арт. полка; 535 эш. 189 и 166 полевые подвижные госпитали.
— "	Хушитай.	539 и 540 эш. часть транспорта 16 арм. корпуса.
28 "	Мукденъ.	Часть 26 вьючнаго транспорта; 543 эш. часть транспорта 16 арм. корпуса; эш. 2 полев. подвиж. хлѣбопекарни стрѣл. бригадъ; 534 эш. 190 полевой подвижный госпиталь.
29 "	"	1-й эш. 27 вьючнаго транспорта; 533 эш. полевой подвижный госпиталь 16 арм. корпуса.
— "	Хушитай.	544 эш. часть транспорта 16 арм. корпуса.
30 "	Мукденъ.	773 эш. 11 В.-С. горной скорострѣл. батареи; эш. 27 вьючнаго транспорта; эш. 300 ниж. чин. передов. арт. запаса.
— "	Хушитай.	545 эш. часть транспорта 16 арм. корпуса.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
31 января.	Мукденъ.	Войсковые эшелоны не прибывали.
1 февр.	„	421 эш. 163 пѣх. Ленкоранско-Нашебургскаго полка; 517 эш. Штабъ III Маньчжурской арміи; эш. передового конскаго запаса.
2 „	„	22 эш. полевой подвижный госпиталь; 826 и 868 эш. маршевыя команды; эш. передов. конскаго запаса; команда 800 пересыльныхъ ниж. чин.
3 „	„	828 и 829 эш. маршевая команда.
— „	Гунчжулинъ.	830 эш. маршевая команда.
4 „	„	424 эш. 163 пѣх. Ленкоранско-Нашебургскаго полка.
5 „	Мукденъ.	Эш. передового конскаго запаса.
6 „	„	729 эш. маршевая команда 1054 ниж. чин.; маршевая команда 223 ниж. чин. 4 запас. баталіона.
7 „	„	196 и 197 эш. Штабъ III Маньчжурской арміи; эш. передов. конскаго арт. запаса.
8 „	„	198 эш. Штабъ III Маньчжурской арміи; эш. 1 понтоннаго баталіона; эш. передового арт. запаса.
9 „	„	774 и 773 эш. 12 В.-С. горной скорострѣл. батареи; эш. конскаго запаса; команда 500 пересыльныхъ ниж. чин.
10 „	„	858 эш. маршевая команда 790 ниж. чин. 5 запас. баталіона; эш. конскаго запаса.
11 „	„	865 эш. маршевая команда 317 ниж. чин. 2 стрѣл. запас. баталіона; эш. конскаго запаса.
12 „	„	864 эш. маршевая команда 1028 ниж. чин. 139 запас. баталіона; эш. передов. арт. запаса; команда 198 пересыльныхъ ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
13 февр.	Мукденъ.	869 эш. маршевая команда 985 ниж. чин. 216 запас. баталіона; 872 эш. маршевая команда 1093 ниж. чин. 214 запас. баталіона; 873 эш. маршевая команда 1106 ниж. чин. 7 запас. баталіона; эш. конскаго запаса.
14 „	„	776 эш. 11 В.-С. горнаго скорострѣл. арт. парка.
— „	„	876 эш. маршевая команда 1084 ниж. чин. 227 и 228 запас. баталіоновъ; 882 эш. маршевая команда 1063 ниж. чин. 10 запас. баталіона.
15 „	„	880 эш. маршевая команда 984 ниж. чин. 140 запас. баталіона; 883 эш. маршевая команда 270 ниж. чин. 287 запас. баталіона; 879 эш. маршевая команда 1092 ниж. чин. 220 и 214 запас. баталіоновъ; команда 319 пересыльн. ниж. чин.
16 „	„	777 эш. часть 11 и 12 В.-С. горныхъ скорострѣл. арт. парковъ.
17 „	„	778 эш. остальная часть 12 В.-С. горнаго скорострѣл. арт. парка; 881 эш. маршевая команда 1067 ниж. чин. 9 запас. баталіона; 886 эш. маршевая команда 1086 ниж. чин. 12 запас. баталіона; 887 эш. маршевая команда 771 ниж. чин. 224 запас. баталіона.
— „	Хушитай.	836 эш. маршевая команда 1033 ниж. чин. 125 запас. баталіона.
18 „	Тѣлинъ.	835 эш. маршев. команда 1096 ниж. чин. 124 запас. баталіона; 837 эш. маршевая команда 963 ниж. чин. 33 запас. баталіона; 838 эш. маршевая команда 917 ниж. чин. 34 запас. баталіона; эш. передов. конскаго запаса.
— „	Мукденъ.	Команда 135 пересыльныхъ ниж. чин.
19 „	Тѣлинъ.	1-й, 2-й и 3-й эш. 9 стрѣл. полка; эш. 28 вьючнаго транспорта; 841 эш. маршевая команда 990 ниж. чин. 67 запас. баталіона; команда 300 пересыльныхъ ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
20 февр.	Мукденъ.	6 эш. 10 стрѣл. полка.
— „	Разъѣз. №97.	4 и 5 эш. 10 стрѣл. полка.
— „	Тѣлинъ.	Эш. 28 вьючнаго транспорта; эш. 29 вьючнаго транспорта; эш. конскаго запаса.
21 „	Мукденъ.	7 и 8 эш. управленіе 3 стрѣл. бригады.
— „	Хушитай.	9 эш. 3 стрѣл. арт. дивизіона.
— „	Тѣлинъ.	Эш. 29 вьючнаго транспорта; 878 эш. маршевая команда 863 ниж. чин. 226 запас. баталіона; 844 эш. маршевая команда 1085 ниж. чин. 98 и 117 запас. баталіоновъ; 843 эш. маршевая команда 1007 ниж. чин. 98 и 100 запас. баталіоновъ.
22 „	Мукденъ.	Управленіе 3 стрѣл. бригады; 10 и 11 эш. 3 стрѣл. арт. дивизіона.
— „	Синьтайцзы.	12 эш. 3 стрѣл. арт. дивизіона.
— „	Тѣлинъ.	845 эш. марш. команда 922 ниж. чин. 64 запас. баталіона; 847 эш. марш. команда 1040 ниж. чин. 119 и 158 запас. баталіоновъ.
23 „	Мукденъ.	Эш. 11 стрѣл. полка; команда 120 пересыльныхъ ниж. чин.
24 „	Гунчжулинъ.	Два эш. 11 стрѣл. полка; эш. 12 стрѣл. полка; два эш. 3 стрѣл. летуч. арт. парка; команда 680 пересыльныхъ ниж. чин.
25 „	„	Два эш. 13 стрѣл. полка; укомплект. 568 ниж. чин.
26 „	„	Эш. 13 стрѣл. полка; два эш. 14 стрѣл. полка.
27 „	„	Эш. 14 стрѣл. полка; эш. 11 стрѣл. полка.
28 „	„	2 пѣшія сотни 4 Забайкальскаго каз. баталіона; два эш. 4 стрѣл. арт. дивизіона; эш. управленія 4 стрѣл. бригады.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
1 марта.	Гунчжулинъ.	Два эш. 4 стрѣл. арт. дивизіона; укомплектов. 1134 ниж. чин.
2 „	„	Эш. 15 стрѣл. полка.
3 „	„	Два эш. 15 стрѣл. полка; укомплект. 100 пересыльныхъ ниж. чин.
4 „	„	Эш. управленія 4 стрѣл. бригады.
5 „	„	Эш. 16 стрѣл. полка.
6 „	„	Воинскихъ эшелоновъ не прибывало.
7 „	Гунчжулинъ.	Укомплект. 150 пересыльныхъ ниж. чин.
8 „	„	Эш. 12 стрѣл. полка; эш. 15 стрѣл. полка; эш. 16 стрѣл. полка.
9 „	„	16 и 17 эш. 12 стрѣл. полка; 36 эш. 15 стрѣл. полка; 39 и 40 эш. 16 стрѣл. полка; 41 и 42 эш. 4 стрѣл. летуч. арт. парка.
10 „	„	43 эш. 4 стрѣл. летуч. арт. парка.
11 „	„	56 эш. штабъ 30 пѣх. дивизіи съ обозомъ; 970 эш. маршевая команда.
12 „	„	60 эш. 119 пѣх. Коломенскаго полка; 62 и 64 эш. 119 пѣх. Коломенскаго полка и обозъ 30 пѣх. дивизіи; 61 эш. 30 арт. бригады; 74 полевой подвижный госпиталь 120 пѣх. Серпуховскаго полка; 73 полевой подвижный госпиталь; 971 эш. маршевая команда.
13 „	„	57 эш. дивиз. лазаретъ 30 пѣх. дивизіи; 66 эш. 119 пѣх. Коломенскаго полка; 63 и 71 эш. 30 арт. бригады.
14 „	„	68 эш. 119 пѣх. Коломенскаго полка; 74 эш. 120 пѣх. Серпуховскаго полка; 65 и 70 эш. 30 арт. бригады; 77 эш. управленіе 30 арт. бригады; 972 эш. маршевая команда.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
15 марта.	Гунчжулинъ.	101 и 100 эш. 157 пѣх. Имеретинскаго полка; 81, 80, 79, 78 и 75 эш. 120 пѣх. Серпуховскаго полка; 947 эш. маршевой эскад. 52 драг. Нѣжинскаго полка; 969 и 974 эш. маршевыя команды.
16 „	„	103 и 102 эш. 157 пѣх. Имеретинскаго полка; 499 эш. управленіе почтъ и телеграфовъ; 11 и 12 полутранспорты; 348 эш. маршевой эскадронъ 52 драг. Нѣжинскаго полка; команды 14 и 17 запас. баталіоновъ; 4 эш. сборн. командъ ниж. чин. разныхъ частей.
17 „	„	104 и 105 эш. 157 пѣх. Имеретинск. полка; 107 эш. штабъ 4 арм. корпуса; 106 эш. 158 пѣх. Кутаисскаго полка; эш. сборная команда разныхъ частей.
18 „	„	111, 110 и 109 эш. 158 пѣх. Кутаисскаго полка; 108 эш. управленіе 4 арм. корпуса; 114 эш. 16 арт. бригады; 962 и 973 эш. маршевыя команды; 500 эш. передов. арт. запасъ.
19 „	„	136 и 135 эш. 158 пѣх. Кутаисскаго полка; 117 и 116 эш. 159 пѣх. Гурійскаго полка; 113 эш. управленіе 40 пѣх. дивизіи; 112 эш. 16 арт. бригады; 115 эш. 94 полевой подвижный госпиталь; 113 эш. 93 полевой подвижный госпиталь; 167 эш. перед. конскій арт. запасъ.
20 „	„	118 эш. 159 пѣх. Гурійскаго полка; 172, 171 и 170 эш. управленіе 40 пѣх. дивизіи; 119 эш. 16 арт. бригады.
21 „	„	125 эш. 160 пѣх. Абхазскаго полка; 122 и 120 эш. 159 пѣх. Гурійскаго полка; 123 эш. 16 арт. бригады; команда 2 запас. Сибирской каз. сотни и передов. конскій запасъ.
22 „	„	124 эш. 159 пѣх. Гурійскаго полка; 126 эш. 160 пѣх. Абхазскаго полка; 127, 128 и 121 эш. 16 арт. бригады; 22-я рота 4 Заамурскаго жел.-дор. баталіона; команда казаковъ и передов. конскій запасъ; команда ниж. чин. съ этапа.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
23 марта.	Гунчжулинъ.	132, 131, 130 и 129 эш. 160 пѣх. Абхазскаго полка; 133 эш. 16 арт. бригады; сборная команда ниж. чин. разныхъ частей 1115 чел.
24 „	„	134 эш. 16 арт. бригады; 138 эш. 4 лет. арт. парк. бригады; 2-я рота 3 жел.-дор. баталіона.
25 „	„	137, 139, 140 и 141 эш. 4 лет. арт. парк. бригады; 142 эш. 2 сап. баталіона; сборная команда 880 ниж. чин.
26 „	„	147, 146, 145 и 144 эш. 4 лет. арт. парк. бригады; 143 эш. 2 сап. баталіона; эш. 30 вьючнаго транспорта; эш. выздоров. ниж. чин. 1135 чел.
27 „	„	151, 152 и 150 эш. 16 лет. арт. парк. бригады; 149 и 148 эш. 2 сап. баталіона.
28 „	„	153 эш. 16 лет. арт. парк. бригады; 157, 156, 155 и 154 эш. корпуснаго транспорта 4 арм. корпуса.
29 „	„	160, 159 и 150 эш. 16 лет. арт. парк. бригады; 158 эш. продовол. транспорта 4 арм. корпуса; эш. передов. арт. конскаго запаса; команда выздоров. ниж. чин.
30 „	„	162 эш. 16 лет. арт. парк. бригады; эш. обоза главной квартиры Главнокомандующаго; 164 и 163 эш. продов. транспорта 4 арм. корпуса; эш. 72 полевой подвижный госпиталь и военно-санит. Ея Величества Государыни Маріи Θеодоровны полутранспортъ; команда выздоров. ниж. чин. 1098 чел.
31 „	„	166 и 165 эш. продов. транспорта 4 арм. корпуса; команда ниж. чин. разныхъ частей 821 чел.; команда выздоров. ниж. чин. разныхъ частей 808 чел.
1 апрѣля.	„	255 и 256 эш. пластунскихъ баталіоновъ Кубанскаго каз. войска.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
2 апрѣля.	Гунчжулинъ.	257, 258, 259, 260 и 261 эш. пластунскихъ баталіоновъ Кубанск. каз. войска; 1 эш. 9 марш. запас. баталіона 1121 ниж. чин.; 2 эш. 3 марш. запас. баталіона 1107 ниж. чин.
3 "	"	264, 263 и 262 эш. пластунскихъ баталіоновъ Кубанск. каз. войска и 1 бат. 164 пѣх. Закатальскаго полка; 1/2 батареи 45 арт. бригады; сборная команда разныхъ частей 801 ниж чин.
4 "	"	266 эш. пулеметныя роты 14 и 15 пѣх. дивизій; 265 эш. пластунскихъ баталіоновъ Кубанск. каз. войка; маршевая команда изъ Омска; сборная команда съ этапа.
— "	Разъѣз. №84.	1 бат. 164 пѣх. Закатальскаго полка; 1/2 батареи 45 арт. бригады, съ отдѣл. 45 лет. арт. парка.
5 "	Гунчжулинъ.	271 эш. пулеметныя роты 25 и 41 пѣх. дивизій; 272 эш. пулеметныя роты 30 и 40 пѣх. дивизій; эш. 6 марш. запас. баталіона; сборная команда разныхъ частей 775 ниж. чин.
6 "	Разъѣз. №84.	Эш. 163 пѣх. Ленкоранско-Нашебургскаго полка; команда пополненія 139 пѣх. Моршанскаго полка 988 ниж. чин.
— "	Гунчжулинъ.	Команда выздоров. ниж. чин. разныхъ частей 918 чел.
7 "	Разъѣз. №84.	Эш. 163 пѣх. Ленкоранско-Нашебургскаго полка.
— "	Гунчжулинъ.	2, 3 и 4 взвода 6-й батареи 45 арт. бригады; эш. бывшаго 8 маршеваго баталіона.
8 "	"	Штабъ 163 пѣх. Ленкоранско-Нашебургскаго полка; эш. 164 пѣх. Закатальскаго полка; 286 и 285 эш. 1 Уманскаго каз. полка; полубатарея 45 арт. бригады; эш. бывшаго 4 маршеваго баталіона; маршевая команда 1000 ниж. чин.; сборная команда выздоров. ниж. чин. 805 чел.
— "	Разъѣз. №84.	Три взвода 45 арт. бригады.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
9 апрѣля	Гунчжулинъ.	Эш. 163 пѣх. Ленкоранско-Нашебургскаго полка; 288 и 287 эш. 1 Уманскаго каз. полка.
— „	Разъѣз. № 84.	Эш. 163 пѣх. Ленкоранско-Нашебургскаго полка; полубатарея 5-й батареи 45 арт. бригады.
10 „	Гунчжулинъ.	Команда 283 пѣх. Бузулукскаго полка; 289 и 290 эш. 1 Уманскаго каз. полка; 291 эш. 1 Екатеринодарскаго полка Кубанскаго каз. войска; два эш. 1 В.-С. горной батареи; сборная команда ниж. чин. разныхъ частей 917 ниж. чин.
— „	Разъѣз. № 84.	266 эш. пулеметныя роты 14 и 15 пѣх. дивизій; 272 эш. пулеметныя роты 30 и 40 пѣх. дивизій.
11 „	Гунчжулинъ.	293 и 292 эш. 1 Екатеринодарскаго полка Кубанскаго каз. войска.
12 „	„	295 и 296 эш. 1 Екатеринодарскаго полка Кубанскаго каз. войска; 297 эш. управленіе сводной Кавказской каз. дивизіи съ упр. бриг.; 300 эш. 1 Кизляро-Гребенскаго полка Терскаго каз. войска; 298 и 299 эш. Кубанск. каз. батарея съ запаснымъ взводомъ.
13 „	„	301, 302 и 303 эш. Кизляро-Гребенскаго полка Терскаго каз. войска; сборная команда ниж. чин. разныхъ частей 1048 чел.
14 „	„	305 и 304 эш. Кизляро-Гребенскаго полка Терскаго каз. войска; 307 и 306 эш. 2-я Терская каз. батарея; 446 и 447 эш. транспорта 4 Сибирскаго арм. корпуса.
15 „	„	308, 309, 310 и 313 эш. Сунженско-Владикавказскаго полка Терскаго каз. войска.
16 „	„	312 и 311 эш. Сунженско-Владикавказскаго полка Терскаго каз. войска; команда 915 ниж. чин. съ этапа.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
17 апрѣля.	Гунчжулинъ.	Кабельное отд. телеграф. роты Гренадерскаго сап. баталіона; 357 эш. 17 военно-санит. транспортъ; 413 эш. маршевая команда изъ 1 Сибирской запас. каз. сотни.
18 „	Разъѣз. №84.	Кабельное отд. телеграф. роты Гренадерскаго сап. баталіона.
— „	Гунчжулинъ.	830 эш. 16 и 15 военно-санит. полутранспорты; команда 872 ниж. чин. разныхъ частей съ этапа.
19 „	„	408 эш. 3-я рота и кабельное отд. 5 сап. баталіона.
20 „	„	450 и 449 эш. транспорта 4 Сибирскаго арм. корпуса; эш. выздоров. ниж. чин. разныхъ частей 440 чел.
21 „	„	451 эш. транспорта 4 Сибирскаго арм. корпуса; команда выздоров. ниж. чин. разныхъ частей 328 чел.
22 „	„	Остальная часть транспорта 4 Сибирскаго арм. корпуса; 452 эш. команда пополненія 10, 11 и 12 Оренбургскихъ каз. полковъ; команда выздоров. ниж. чин. разныхъ частей.
23 „	„	Конскій эш. для охот. командъ полковъ 61 пѣх. дивизіи.
24 „	„	Команды пополненія Уральскихъ, Донскихъ и Оренбургскихъ каз. полковъ; рекогносцир. партія изъ охот. 17 арм. корпуса; сборная команда ниж. чин. разныхъ частей 715 чел.
25 „	„	Сборная команда 165 ниж. чин.; команда съ этапа 467 ниж. чин.
26 „	„	Воинскихъ эшелоновъ не прибывало.
27 „	„	Свѣдѣній не имѣется.
28 „	„	„ „ „

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
29 апрѣля.	Гунчжулинъ.	Команда съ этапа 801 ниж. чин.
30 „	„	Команда выздоров. ниж. чин. 559 чел.
1 мая.	„	Лошади для 122 пѣх. Тамбовскаго полка; команда выздоров. ниж. чин. разныхъ частей.
2 „	„	Сборная сот. Забайкальскаго каз. войска.
3 „	„	Команда выздоров. ниж. чин. 594 чел.
4 „	„	Свѣдѣній не имѣется.
5 „	Разъѣз. № 84.	Эш. 8 сап. баталіона; эш. шестого отд. военно-телеграф. роты 8 сап. баталіона и кабельное отд. военно-теграф. роты 13 сап. баталіона.
— „	Гунчжулинъ.	Команда выздоров. ниж. чин. разныхъ частей.
6 „	„	Воинскихъ эшелоновъ не прибывало.
7 „	„	Свѣдѣній не имѣется.
8 „	„	„ „ „
9 „	Куанченцзы.	Три эш. 117 пѣх. Ярославскаго полка.
— „	Гунчжулинъ.	986 эш. марш. команда 2 гренад. дивизіи; 987 эш. маршевыя команды 9, 10, 11 и 12 гренад. полковъ; 755 эш. остальная часть 28 и 29 В.-С. запас. баталіоновъ; 758 эш. часть 22 и остальная часть 21 В.-С. запас. баталіоновъ.
10 „	Куанченцзы.	Два эш. 117 пѣх. Ярославскаго полка.
— „	Гунчжулинъ.	760 эш. часть 31 В.-С. запас. баталіона; 759 эш. часть 30 и остальная часть 29 В.-С. запас. баталіона; 757 эш. остальная часть 22 В.-С. запас. баталіона; 756 эш. часть 29 В.-С. запас. баталіона; 753 эш. часть 28 и остальная часть 27 В.-С. запас. баталіоновъ.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
11 мая.	Куанченцзы.	Эш. 118 пѣх. Шуйскаго полка; эш. 117 пѣх. Ярославскаго полка; охот. команды 1-й бригады 41 пѣх. дивизіи; эш. 8 сап. баталіона съ 3 пол. инжен. паркомъ; 2-я рота 2 В.-С. полев. воздухоплавательнаго баталіона.
— „	Гунчжулинъ.	82 и 87 полевыя подвижныя хлѣбопекарни; 761 эш. остальная часть 31 В.-С. запас. баталіона и 244 отставшихъ ниж. чин. 6 Сибирскаго запас. баталіона; маршевая команда 36 пѣх. дивизіи; лошади охот. команды 164 пѣх. Закатальскаго полка.
12 „	Куанченцзы.	Эш. 118 пѣх. Шуйскаго полка; конно-охот. команды 157, 158 и 160 пѣх. полковъ; два эш. 8 сап. баталіона; 980 эш. 1 В.-С. телеграфной роты.
— „	Гунчжулинъ.	Гессенскій лазаретъ и 18 лош.; 766 эш. остальная часть 34 В.-С. запас. баталіона; 767 эш. остальная часть 30 и часть 35 В.-С. запас. баталіоновъ; лош. охот. команды 61 пѣх. дивизіи.
13 „	Куанченцзы.	Два эш. 118 пѣх. Шуйскаго полка.
— „	Гунчжулинъ.	981 и 984 эш. 1 В.-С. телеграф. роты; 765 эш. часть 35 и часть 36 В.-С. запас. баталіоновъ; 961 эш. часть 18 В.-С. запас. баталіона; 768 эш. остальная часть 35 В.-С. запас. баталіона; 999 эш. маршевая команда полковъ 23 пѣх. дивизіи; команда съ этапа 1093 ниж. чин.
14 „	„	Два эш. 30 арт. бригады для слѣдованія на разъѣздъ № 83; 988 эш. марш. команды 1, 2, 3 и 4 пѣх. полковъ; 962 эш. остальная часть 18 и часть 19 В.-С. запас. баталіоновъ; 963 эш. часть 19 В.-С. запас. баталіона; 1000 эш. марш. команда полковъ 24 пѣх. дивизіи.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
15 мая.	Гунчжулинъ.	Эш. 30 арт. бригады для слѣдованія на разъѣздъ № 83; эш. 1-й роты 4 В.-С. сап. баталіона; эш. марш. команды 177, 178 и 180 пѣх. полковъ; 965 эш. часть 20 В.-С. запас. баталіона; марш. команды 114, 115 и 116 пѣх. полковъ; марш. команда сосредот. при 136 пѣх. Таганрогскомъ полку; 966 эш. часть 36 и остальная часть 20 В.-С. запас. баталіоновъ; команда съ этапа 698 ниж. чин. и лош. разн. частей.
16 „	„	Эш. 1-й роты В.-С. воздухоплавательнаго баталіона; лош. для охот. командъ 11 В.-С., 5 и 6 стрѣл. полковъ; 974 эш. 40 В.-С. запас. баталіона; 997 эш. маршевая команда; 975 эш. часть 38 и остал. часть 40 В.-С. запас. баталіоновъ; эш. марш. команда сосредоточ. при 49 пѣх. Брестскомъ полку; 968 эш. часть 37 и часть 25 В.-С. запас. баталіоновъ; 967 эш. 36 и часть 23 В.-С. запас. баталіоновъ; 998 эш. марш. команда 3 запас. арт. бригады.
17 „	„	976 эш. часть 38 В.-С. запас. баталіона; 5 эш. марш. команды 169, 170 и 172 пѣх. полковъ; 4 эш. марш. команды 109, 110 пѣх. и 3 Ковенскаго крѣп. полковъ; 6 эш. марш. команды 105, 106 и 107 пѣх. полковъ; 12 эш. марш. команда сосредот. при 51 пѣх. Литовскомъ полку; 977 эш. остальная часть 37, 39 и 38 В.-С. запас. баталіоновъ; 970 эш. часть 23 В.-С. запас. баталіона; 7 эш. марш. команды 108, 111 и 112 пѣх. полковъ.
18 „	„	971 эш. остальная часть 23 В.-С. запас. баталіона; 972 эш. часть 25 В.-С. запас. баталіона; 993 эш. марш. команда; 8 эш. марш. команды 113, 179 пѣх. и 2 Ковенскаго крѣп. полковъ; 969 эш. часть 37 В.-С. запас. баталіона и лош. перед. конскаго зап.; 978 эш. остальная часть 39 В.-С. запас. баталіона.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
19 мая.	Гунчжулинъ.	Эш. 3 В.-С. стрѣл. арт. бригады; 15 эш. марш. команды изъ Варшавскаго военнаго округа; 9 эш. марш. команды 101, 102 и 103 пѣх. полковъ; 973 эш. остальная часть 25 В.-С. запас. баталіона; 995 и 996 эш. марш. команды.; 103 эш. марш. команды 103 и 171 пѣх. полковъ; 992 эш. марш. команда.
20 „	„	99 эш. марш. команды; 964 эш. остальная часть 9 и часть 20 В.-С. запас. баталіоновъ; 14 эш. марш. команды изъ Варшавскаго военнаго округа; 990 эш. марш. команда.
21 „	„	16 эш. марш. команда изъ Варшавскаго военнаго округа; 989 эш. марш. команда; 146 эш. 1 запас. сот. Сибирскаго каз. войска; 18 эш. марш. команда изъ Варшавскаго военнаго округа; 148 эш. запас. сот. Сибирскаго каз. войска; 19 эш. марш. команда изъ Варшавскаго военнаго округа.
22 „	„	145 эш. 4 конно-пулеметныхъ команды; 147 эш. запас. сот. Сибирскаго каз. войска; 20, 21, 25 и 27 эш. марш. команды изъ Варшавскаго военнаго округа; эш. лошади 56, 88, 100, 145 и 149 пѣх. полковъ.
23 „	„	29, 26, 24, 28, 23 и 22 эш. марш. команды изъ Варшавскаго военнаго округа; команда съ этапа 1275 ниж. чин.
24 „	„	Свѣдѣній не имѣется.
25 „	Гунчжулинъ.	92 эш. 18 и 19 военно-санит. транспорты.
26 „	„	17 эш. марш. команды 4 пѣх. дивизіи; лошади 3 стрѣл. бригады; команда съ этапа 788 ниж. чин.
27 „	„	142, 143 и 144 эш. 2 В.-С. отдѣльной телеграф. роты.
28 „	„	Свѣдѣній не имѣется.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
29 мая.	Гунчжулинъ.	Эш. 1-го парка 4 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
30 „	„	Два эш. 2-го парка 4 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
31 „	„	Эш. 1-го стрѣл. арт. дивизіона; эш. передов. конскаго запаса.
1 іюня.	„	Команда съ этапа 1050 ниж. чин.
2 „	„	Укомплект. 30 ниж. чин. и 40 лош.
3 „	„	Свѣдѣній не имѣется.
4 „	Гунчжулинъ.	36, 37, 38, 39 и 41 эш. 209 пѣх. Николаевскаго полка.
5 „	„	42, 43, 44, 45, 46 и 47 эш. 210 пѣх. Перекопскаго полка; эш. управленіе 4 В.-С. стрѣл. арт. парк. бригады.
6 „	„	113 эш. штаба 53 пѣх. дивизіи; 48 и 49 эш. 75 арт. бригады; полев. подвижн. госпиталь; укомплект. 60 ниж. чин. и 80 лош.; команда съ этапа 799 ниж. чин.
7 „	„	Штабъ 53 пѣх. дивизіи; 50, 101, 102, 103, 104 и 105 эш. 75 арт. бригады; укомплект. 60 ниж. чин. и 85 лош.; команда инженерн. войскъ 1217 ниж. чин.
8 „	„	107, 108 и 109 эш. 211 пѣх. Евпаторійскаго полка; 115 эш. штабъ 53 пѣх. дивизіи; 106 эш. 75 арт. бригады; эш. 216 лош. обознаго баталіона; полевые подвижные госпитали 53 пѣх. дивизіи; команда на укомплект. артиллеріи 2 сводн. стрѣл. корпуса; команды 1, 2 и 5 стрѣл. дивизій.
9 „	„	110, 111 и 112 эш. 211 пѣх. Евпаторійскаго полка; 116 эш. штабъ 53 пѣх. дивизіи; 119 эш. 212 пѣх. Бахчисарайскаго полка; 11 и 12 вьючные транспорты; эш. 220 ниж. чин. передов. арт. запаса; укомплект. 1028 ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
10 іюня.	Гунчжулинъ.	Эш. 163 казак. и 167 лош. 1 и 2 Верхнеудинскихъ каз. полковъ; 100 казак. 5 пѣш. сот. и пополненіе 190 казак. и 191 лош.
11 „	„	122, 120 и 121 эш. 212 пѣх. Бахчисарайскаго полка; 125 эш. 10 лет. арт. парк. бригады; укомплект. 100 ниж. чин. и 200 лош.
12 „	„	123 эш. 212 пѣх. Бахчисарайскаго полка; 126 эш. 10 лет. арт. парк. бригады; эш. маршевого эскад. Приморскаго драг. полка.
13 „	„	124 эш. 212 пѣх. Бахчисарайскаго полка; 127, 128, 129, 130, 131 и 132 эш. 10 лет. арт. парк. бригады; укомплект. 80 ниж. чин. и 100 лош.
— „	Лошагоу.	40 эш. 209 пѣх. Николаевскаго полка.
14 „	Гунчжулинъ.	Штабъ 2 своднаго стрѣл. корпуса; команда съ этапа 60 выздоров. ниж. чин.
15 „	„	Эш. 3 В.-С. понтоннаго баталіона; 158 эш. 2 полев. подвижныхъ госпиталей 3 стрѣл. бригады; 133 и 134 эш. 205 и 206 полев. подвижные госпитали; 155 эш. пополненіе полковъ Кавказской каз. бригады; команда съ этапа 270 ниж. чин.
16 „	„	Два эш. 3 В.-С. понтоннаго баталіона; эш. передового арт. запаса для III Маньчжурской арміи; 154 эш. пополненіе полковъ Кавказской каз. бригады.
17 „	„	139, 141, 140 и 149 эш. 1 конно-горнаго арт. дивизіона; 159 эш. 2 полев. подвижные госпитали для 4 стрѣл. бригады; сводная команда передов. артил. запаса 455 ниж. чин. и 300 лош.
18 „	„	160 эш. 1-й полуэскадронъ 4 и 2-й полуэскадронъ 2 пол. жандармскихъ эскадр.; 150 эш. 1-го конно-горнаго арт. дивизіона и 2-го конно-горнаго арт. парка; 151 эш. 2-го конно-горнаго арт. парка; 160 эш. 4 запас. госпиталя 3 и 4 стрѣл. бригадъ.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
19 іюня.	Гунчжулинъ.	161 эш. 23 и 24 военно-санит. полутранспорты; эш. 375 лош. для 1 стрѣл. бригады; 80 ниж. чин. и 120 лош.
20 „	„	162 эш. 25 и 26 военно-санит. полутранспорты; укомплект. лош. 1 В.-С. стрѣл. арт. бригады.
21 „	„	Укомплект. 60 ниж. чин. и 100 лош.
22 „	„	Команда выздоров. ниж. чин. 578 чел.
23 „	„	Эш. 117 пѣх. Ярославскаго и 118 пѣх. Шуйскаго полковъ; эш. 2 В.-С. воздухоплавательнаго баталіона; 174, 175, 176, 177 и 178 эш. молодыхъ солдатъ—1022, 1013, 1031, 1022 и 1100 ниж. чин.
24 „	„	Эш. 2 В.-С. воздухоплавательнаго баталіона; эш. 3 В.-С. понтоннаго баталіона; 179, 181, 182 и 184 эш. молодыхъ солдатъ — 1100, 1116, 1050 и 1100 ниж. чин.
25 „	„	343 эш. пулеметныя роты 1 и 2 стрѣл. бригадъ; эш. 43 полев. подвижный госпиталь; укомплект. 75 ниж. чин. и 129 лош.; 183, 185, 186, 187 и 188 эш. молодыхъ солдатъ—900, 900, 815, 805 и 815 ниж. чин.
26 „	„	398 и 400 эш. 3 резерв. жел.-дор. баталіона; 32 вьючный транспортъ; 190, 173, 192, 194, 193, 189, 195 и 196 эш. молодыхъ солдатъ—1070, 1070, 1070, 1070, 1070, 1103, 1100 и 496 ниж. чин.
27 „	„	772 ниж. чин.; 200 ниж. чин. и 320 лош.; 197, 198, 200, 199, 301, 302 и 191 эш. молодыхъ солдатъ—1128, 1128, 1129, 1129, 1129, 1129 и 1129 ниж чин.
28 „	„	Эш. 33 военно-вьючнаго транспорта; 320 лош. 30 пѣх. дивизіи; 303, 304, 306, 307, 308 и 309 эш. молодыхъ солдатъ и команда съ Харбинскаго этапа—1100, 1100, 1100, 1100, 1100, 1004, 770 ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
29 іюня.	Гунчжулинъ.	305, 310, 311, 312, 313, 314, 315 и 316 эш. молодыхъ солдатъ—1000, 1000, 1000, 1000, 1100, 1070, 1100 и 950 ниж. чин.
30 "	"	317, 318, 320, 321, 322, 323 и 324 эш. молодыхъ солдатъ—1032, 1022, 1057, 997, 1072, 1100 и 1070 ниж. чин.
1 іюля.	"	325, 326, 327, 328, 329, 330 и 331 эш. молодыхъ солдатъ.
2 "	"	Эш. 125 лош. передов. арт. конскаго запаса; 332, 333, 334, 335, 336 и 337 эш. молодыхъ солдатъ; команда съ Харбинскаго этапа 785 ниж. чин.
3 "	"	Эш. 4-й батареи 5 стрѣл. арт. дивизіона; 338, 340, 341, 344, 345 и 342 эш. молодыхъ солдатъ.
4 "	"	Эш. 4-й батареи 1 стрѣл. арт. дивизіона; 347, 346 и 352 эш. молодыхъ солдатъ.
5 "	"	339 эш. молодыхъ солдатъ.
6 "	"	364 эш. пулеметная рота 5 стрѣл. бригады; 357, 358, 360 и 359 эш. молодыхъ солдатъ.
7 "	"	362, 361, 363 и 366 эш. молодыхъ солдатъ.
8 "	"	Эш. 4-й батареи 2 стрѣл. арт. дивизіона; эш. лошади для охот. командъ 5 стрѣл. бригады; 365, 367, 368 и 369 эш. молодыхъ солдатъ.
9 "	"	370, 364, 374, 376, 377 и 378 эш. молодыхъ солдатъ.
10 "	"	371, 372, 373, 379 и 381 эш. молодыхъ солдатъ.
11 "	"	Эш. 4-й батареи 3 стрѣл. арт. дивизіона; 382, 383, 384 и 385 эш. молодыхъ солдатъ; команда 232 пересыльныхъ ниж. чин.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
12 іюля.	Гунчжулинъ.	Команда передов. арт. запаса — 300 ниж. чин. и 200 лош. и 76 лош. 122 пѣх. Тамбовскаго полка; 380, 386 и 387 эш. молод. солдатъ.
13 „	„	Команда пополненія 6 каз. баталіона—100 казак.; команда перед. арт. конскаго запаса 276 ниж. чин. и 200 лош.; 388, 389 и 390 эш. молодыхъ солдатъ.
14 „	„	Эш. 4-й батареи 4 стрѣл. арт. дивизіона; 358 лош. передов. артил. запаса и разныхъ частей; 314 ниж. чин. и 115 лош. 10 В.-С. стрѣл. полка; команда съ этапа 427 ниж. чин. разныхъ частей.
15 „	„	251 лош. 1 арт. бригады.
16 „	„	504 и 505 эш. 13 В.-С. горной батареи; 506, 507, 508 и 509 эш. 2 В-С. военно-телеграф. баталіона; эш. 250 лош. передов. арт. запаса; эш. 400 лош. и 90 ниж. чин. 25 и 45 арт. бригадъ.
17 „	„	519 эш. пулеметныя роты 22 и 37 пѣх. дивизій; 517 эш. 13 В.-С. горнаго арт. парка; 510 и 511 эш. 2 В-С. военно-телеграф. баталіона; эш. военно-арбяного транспорта; 250 лош. перед. арт. конскаго запаса.
18 „	„	512 эш. пулеметныя роты 9 и 31 пѣх. дивизій; 513 эш. пулеметныя роты 3 стрѣл. бригады; 518 эш. 13 В.-С. горнаго арт. парка; эш. военно-арбяного транспорта; лошади 4 Верхнеудинскаго каз. полка; команда Оренбургскихъ каз. полковъ.
19 „	„	526 эш. и часть 527 эш. транспорта 6 Сибирскаго арм. корпуса; 396, 397, 398 и 399 эш. молодыхъ солдатъ.
20 „	„	640 эш. пять пулеметныхъ командъ Оренбургскаго каз. войска; 529 эш. часть транспорта 6 Сибирскаго арм. корпуса; 528 эш. остальная часть этого транспорта; 391, 392 и 393 эш. молодыхъ солдатъ.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
21 іюля.	Гунчжулинъ.	534, 535 и 536 эш. 1 мортирнаго арт. дивизіона; команда изъ запас. баталіоновъ; 394 и 395 эш. молодыхъ солдатъ; команды съ этапа 310 и 861 ниж. чин.; сборная команда молодыхъ солдатъ 1.038 ниж. чин.
22 "	"	100 лош. 1 Сибирской пѣх. дивизіи; 93 лош. 17 арм. корпуса; 1.600 молодыхъ солдатъ изъ разныхъ баталіоновъ.
23 "	"	4 вьючныхъ обозныхъ транспорта.
24 "	"	553 и 556 эш. дивизіонный лазаретъ 17 пѣх. дивизіи; 552 эш. штабъ 17 пѣх. дивизіи; 554 эш. 74 арт. бригады; 77 полевой подвижный госпиталь; команда съ этапа 248 ниж. чиновъ.
25 "	"	558 и 559 эш. 74 арт. бригады; 557 эш. 47 и 48 полевые подвижные госпитали; 200 лош. передов. конскаго запаса; команда съ этапа 315 ниж. чин.
26 "	"	566 эш. 68 пѣх. Бородинскаго полка; 567 и 565 эш. 67 пѣх. Тарутинскаго полка; 577 эш. пулеметная команда Кавказской каз. дивизіи; 563 и 564 эш. 74 арт. бригады; команда съ этапа 187 ниж. чин.
27 "	"	568, 570 и 572 эш. 68 пѣх. Бородинскаго полка; 569, 571 и 573 эш. 67 пѣх. Тарутинскаго полка; 300 лош. для транспорта II Маньчжурской арміи; 250 лош. передов. арт. запаса; команда съ этапа 171 ниж. чин.
28 "	"	574 эш. 68 пѣх. Бородинскаго полка; 575 эш. 67 пѣх. Тарутинскаго полка; 576 эш. штабъ 2 бригады 17 пѣх. дивизіи; 580 эш. 149 пѣх. Черноморскаго полка; 586 эш. 150 пѣх. Таманскаго полка; команда съ этапа 140 ниж. чин.; передов. арт. запаса 331 ниж. чин. и 227 лош.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
29 іюля.	Гунчжулинъ.	581 эш. 149 пѣх. Черноморскаго полка; 641 эш. конно-пулеметная команда 10 кавал. дивизіи; передов. арт. запаса 179 ниж. чин. 273 лош.; отставш. молодыхъ солдатъ 1.090 и 1.111 ниж. чин.; ниж. чин. разныхъ частей съ пассаж. поѣздовъ 209 чел.
30 „	„	587 и 588 эш. 150 пѣх. Таманскаго полка; 582 и 583 эш. 149 пѣх. Черноморскаго полка; передов. конскаго запаса 246 лош. и передов. арт. конскаго запаса 252 лош.; эш. 141 лош. 11 В.-С. стрѣл. полка.
31 „	„	503 эш. молодыхъ солдатъ; эш. молодыхъ солдатъ разныхъ частей съ этапа 250 ниж. чин.
1 августа.	„	589 и 590 эш. 150 пѣх. Таманскаго полка; команда съ этапа 229 ниж. чин. разныхъ частей.
2 „	„	593 эш. управленіе 19 арм. корпуса; 598, 599, 600 и 601 эш. управленіе 38 пѣх. дивизіи; 602, 603, 606, 607 и 610 эш. 8 арт. бриг.
3 „	„	611 и 612 эш. 151 пѣх. Пятигорскаго полка; 604, 605, 608 и 609 эш. 8 арт. бригады.
4 „	„	617, 618 и 619 эш. 152 пѣх. Владикавказск. полка; 619 и 613 эш. 151 пѣх. Пятигорскаго полка.
5 „	„	620, 621 и 622 эш. 152 пѣх. Владикавказскаго полка; 616 и 615 эш. 151 пѣх. Пятигорскаго полка; 624 эш. 6 лет. арт. парк. бригады; 632 и 633 эш. 8 лет. арт. парк. бригады.
6 „	„	625 и 626 эш. 6 лет. арт. парк. бригады; 662 и 881 эш. 15 В.-С. горной батареи.
7 „	„	627 и 628 эш. 6 лет. арт. парк. бригады; 634 и 635 эш. 8 лет. арт. парк. бригады.
8 „	„	652 эш. пулеметныя роты 35 и 3 пѣх. дивизій; 630 и 629 эш. 6 лет. арт. парк. бригады; 636, 637, 638 и 639 эш. 8 лет. арт. парк. бригады; 647 эш. 19 сап. баталіона.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
9 августа.	Гунчжулинъ.	653 эш. 4 конно-пулеметныя команды полковъ Донской каз. дивизіи; 631 эш. 6 лет. арт. парк. бригады; 648 и 649 эш. 19 сап. баталіона.
10 "	"	661 эш. пулеметная рота 4 стрѣл. бригады; 654 эш. конно-пулеметныя команды 4 и 5 Уральскихъ каз. полковъ; 656 и 655 эш. 14 В.-С. горной батареи; 650 эш. 19 сап. баталіона; 651 эш. отд. 4 полев. инжен. парка; 660 эш. 21 и 22 военно-санит. полутранспорты.
11 "	"	664, 665 и 666 эш. 173 пѣх. Каменецкаго полка; 659 эш. пѣшая марш. команда Терско-Кубанскихъ и Донскихъ каз. полковъ.
12 "	"	667, 668 и 669 эш. 173 пѣх. Каменецкаго полка; 671, 672 и 673 эш. 174 пѣх. Роменскаго полка.
13 "	"	670, 674 и 675 эш. 174 пѣх. Роменскаго полка; 676 эш. управленіе 44 пѣх. дивизіи; 681 эш. 73 арт. бригады.
14 "	"	677 и 678 эш. управленіе 44 пѣх. дивизіи; 830 эш. 2 конно-пулеметныхъ команды 9 кавал. дивизіи; 829 эш. пулеметныя команды 12 и 9 кавал. дивизій; 680, 682 и 683 эш. 73 арт. бригады.
15 "	"	679 эш. управленіе 44 пѣх. дивизіи; 828 эш. пулеметныя команды 8 и 10 кавал. дивизій; 684 и 685 эш. 73 арт. бригады.
16 "	"	689 и 690 эш. 175 пѣх. Батуринскаго полка; 695 и 696 эш. 176 пѣх. Переволоченскаго полка; 686, 687 и 688 эш. 73 арт. бригады.
17 "	"	691, 692, 693 и 694 эш. 175 пѣх. Батуринскаго полка; 698 и 700 эш. 176 пѣх. Переволоченскаго полка.
18 "	"	697 и 699 эш. 176 пѣх. Переволоченскаго полка; 803 эш. 17 пѣх. Архангелогородскаго полка; 801 эш. управл. 9 арм. корп.; 802 эш. управл. начальника артиллеріи 9 арм. корпуса.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
19 августа.	Гунчжулинъ.	804 и 805 эш. 17 пѣх. Архангелогородскаго полка; 809, 810 и 811 эш. 18 пѣх. Вологодскаго полка.
20 „	„	806 и 807 эш. 17 пѣх. Архангелогородскаго полка; 812 и 813 эш. 18 пѣх. Вологодскаго полка; 820 эш. 27 арт. бригады.
21 „	„	814 эш. 18 пѣх. Вологодскаго полка; 808 эш. 17 пѣх. Архангелогородскаго полка; 815, 816 и 817 эш. управленіе 5 пѣх. дивизіи; 819 эш. 27 арт. бригады.
22 „	„	821, 822, 823, 824 и 825 эш. 27 арт. бригады.
23 „	„	831 эш. 19 пѣх. Костромского полка; 837 эш. 20 пѣх. Галицкаго полка; пулеметныя роты 54, 55 и 71 пѣх. дивизій и 1 и 2 Сибирскихъ пѣх. дивизій; 818 эш. управленіе 5 пѣх. дивизіи; 826 и 827 эш. 27 арт. бригады.
24 „	„	832, 833 и 834 эш. 19 пѣх. Костромского полка; 838 и 839 эш. 20 пѣх. Галицкаго полка.
25 „	„	835 эш. 19 пѣх. Костромского полка; 840 эш. 20 пѣх. Галицкаго полка.
26 „	„	841 эш. 20 пѣх. Галицкаго полка; 836 эш. 19 пѣх. Костромского полка; эш. Гренадерскаго сап. баталіона; конскій запасъ 4 и 5 Уральскихъ каз. полковъ.
27 „	„	842 эш. 20 пѣх. Галицкаго полка; 843, 844, 845 и 846 эш. 28 лет. арт. парк. бригады; 851 эш. 21 сап. баталіона; 2 роты 3 жел.-дорожн. баталіона.
28 „	„	847, 849 и 850 эш. 28 лет. арт. парк. бригады; 852 и 853 эш. 21 сап. баталіона.
29 „	„	856, 857, 858, 859 и 860 эш. 27 лет. арт. парк. бригады; 854 эш. 21 сап. баталіона; 855 эш. отд. 5 полев. инжен. парка.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
30 августа.	Гунчжулинъ.	861, 862 и 863 эш. 27 лет. арт. парк. бригады; 866 и 868 эш. 14 и 15 горныхъ арт. парковъ; 872 эш. 3 В.-С. воздухоплавательнаго баталіона.
31 „	„	862 и 863 эш. 27 лет. арт. парк. бригады; 866 эш. 14 В.-С. горный арт. паркъ; 867 и 868 эш. 15 В.-С. горный арт. паркъ.
1 сентяб.	„	2 эш. 4 В.-С. стр. арт. парк. бригады; 874 эш. 3 В.-С. воздухоплавательнаго баталіона.
2 „	„	875 эш. 3 В.-С. воздухоплавательнаго баталіона; 2-я рота 17 сап. баталіона.
3 „	Харбинъ.	898 эш. 1 пѣх. Невскаго полка; 4 эш. 2 пѣх. Софійскаго полка.
— „	Гунчжулинъ.	890 эш. 3-я В.-С. отд. телеграф. рота; 886 и 888 эш. молодыхъ солдатъ; 2 запас. пѣшія сот. Кубанскаго и Сибирскаго каз. войскъ.
4 „	Харбинъ.	899 и 900 эш. 1 пѣх. Невскаго полка; 5 и 6 эш. 2 пѣх. Софійскаго полка; 896 и 897 эш. щитовая батарея 23 арт. бригады; 891 эш. 3 В.-С. отд. телеграф. рота; 887 эш. молодыхъ солдатъ.
5 „	—	Воинскихъ эшелоновъ не прибывало.
6 „	—	Свѣдѣній не имѣется.
7 „	—	Свѣдѣній не имѣется.
8 „	Харбинъ.	1 эш. 1 пѣх. Невскаго полка; 7 эш. 2 пѣх. Софійскаго полка.
9 „	„	8 эш. 2 пѣх. Софійскаго полка; 2 и 3 эш. 1 пѣх. Невскаго полка; 9 эш. обозъ 1 пѣх. дивизіи.
10 „	„	Дивизіонный лазаретъ 1 пѣх. дивизіи; 14, 15 и 16 эш. 30 арт. бригады; 12 и 13 эш. 15 и 16 полевые подвижные госпитали.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
11 сентяб.	Харбинъ.	996 эш. грузъ осаднаго арт. полка; 17 эш. 25 арт. бригады.
12 „	„	18 и 19 эш. 25 арт. бригады; 20 эш. 29 арт. бригады.
13 „	„	23 и 24 эш. 3 пѣх. Нарвскаго полка; 21 и 22 эш. 29 арт. бригады.
14 „	„	30 и 31 эш. 4 пѣх. Копорскаго полка; 25 и 26 эш. 3 пѣх. Нарвскаго полка; 195 эш. пулеметныя команды 17 и 38 пѣх. дивизій.
15 „	„	32 и 33 эш. 4 пѣх. Копорскаго полка; 27 эш. 3 пѣх. Нарвскаго полка.
16 „	„	34 эш. 4 пѣх. Копорскаго полка; 28 эш. 3 пѣх. Нарвскаго полка; 37 эш. 141 пѣх. Можайскаго полка; 35 и 36 эш. управленіе 13 арм. корпуса.
17 „	„	38 и 39 эш. 141 пѣх. Можайскаго полка; 43 и 44 эш. 142 пѣх. Звенигородскаго полка.
18 „	„	45, 46, 47 и 48 эш. 142 пѣх. Звенигородскаго полка; 40, 41 и 42 эш. 141 пѣх. Можайскаго полка.
19 „	„	49, 50, 51 и 52 эш. 36 пѣх. дивизіи; 53 и 54 эш. 36 арт. бригады.
20 „	„	55, 58, 56, 57, 61 и 60 эш. 36 арт. бригады; 52 эш. 86 полевой подвижный госпиталь.
21 „	„	62 эш. 143 пѣх. Дорогобужскаго полка; 59 эш. 36 арт. бригады; 74 эш. 1 лет. арт. парк. бригады.
22 „	„	63 эш. 143 пѣх. Дорогобужскаго полка; 75 эш. 1 лет. арт. парк. бригады.
23 „	„	69 и 70 эш. 144 пѣх. Каширскаго полка; 67 эш. 143 пѣх. Дорогобужскаго полка; 77, 76 и 78 эш. 1 лет. арт. парк. бригады.

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
24 сентяб.	Харбинъ.	65 эш. 143 пѣх. Дорогобужскаго полка; 79, 80 и 81 эш. 1 лет. арт. парк. бригады.
25 „	„	66 эш. 143 пѣх. Дорогобужскаго полка; 73 эш. 144 пѣх. Каширскаго полка; 82 и 83 эш. 36 лет. арт. парк. бригады.
26 „	——	Воинскихъ эшелоновъ не прибывало.
27 „	Харбинъ.	88 и 89 эш. 36 лет. арт. парк. бригады; 90, 91, 92, 93 и 94 эш. 20 сап. баталіона.
28 „	„	95, 96, 97, 98, 99, 100 и 101 эш. 1 арт. бригады; 104 и 105 эш. маршевые баталіоны.
29 „	„	102 и 103 эш. 1 арт. бригады; 106 и 107 эш. 26 и 27 марш. баталіоны.
30 „	„	108 эш. 28 марш. баталіонъ.
1 октябр.	„	109, 110, 111 и 113 эш. марш. баталіоны.
2 „	„	112, 115, 116, 118 и 119 эш. марш. баталіоны.
3 „	„	123 эш. 13 марш. баталіонъ; 117, 120 и 121 эш. марш. баталіоны.
4 „	„	127, 126, 125 и 129 эш. 2 мортирнаго арт. парк. дивизіона; 124 эш. 14 марш. баталіоны.
5 „	„	128, 129 и 130 эш. 1 мортирнаго арт. парк. дивизіона; 132 эш. 2 мортирнаго арт. парк. дивизіона; эш. 3-я маршевая команда 4 и 5 Уральскихъ каз. полковъ.
6 „	„	131, 132 и 133 эш. 2 мортирнаго арт. парк. дивизіона.
7 „	„	423 эш. полевая подвижная хлѣбопекарня.
8 „	——	Воинскихъ эшелоновъ не прибывало.
9 „	——	„ „ „ „

Мѣсяцъ и число.	Пунктъ высадки эшелоновъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ЭШЕЛОНОВЪ.
10 октябр.	——	Воинскихъ эшелоновъ не прибывало.
11 „	——	„ „ „ „
12 „	——	„ „ „ „
13 „	——	„ „ „ „
14 „	——	„ „ „ „
15 „	Харбинъ.	19 и 20 эш. 142 пѣх. Звенигородскаго полка.
16 „	„	16 эш. штабъ 36 пѣх. дивизіи.
17 „	——	Воинскихъ эшелоновъ не прибывало.
18 „	Харбинъ.	1 бат. 144 пѣх. Каширскаго полка.
19 „	——	Воинскихъ эшелоновъ не прибывало.
20 „	Харбинъ.	15 марш. баталіонъ изъ Цицикара 1.032 ниж. чин.

Приложенiе № 3.

Д. В.-У. А. № 36536, стр. 1.

ДОКЛАДЪ

УПРАВЛЕНIЕ НАЧАЛЬНИКА ВОЕННЫХЪ сообщенiй МАНЬЧЖУРСКОЙ АРМIИ.

16 марта 1904 г.

г. Ляоянъ.

О формированiи транспортовъ для поднятiя 10-ти дневнаго запаса продовольствiя и зернового фуража.

Составъ Маньчжурской Армiи по корпусамъ и численность послѣднихъ.

Весьма спѣшное. Предлагаю приступить къ покупкѣ и формированiю транспортовъ изъ повозокъ мѣстнаго типа на 5000 повозокъ. Возчики китайцы. Организацiя военная. Въ первую очередь заказать и купить наличною покупкою 2000 повозокъ и лошадей или муловъ къ нимъ. Горный обозъ формировать какъ изложено.

Ген.-Ад. *Куропаткинъ.*

17 марта 1904 г.

Въ настоящее время составъ Маньчжурской Армiи нижеслѣдующiй *):

1-й Сибирскiй армейскiй корпусъ.

1-я Восточно-Сибирская стрѣлковая дивизiя съ артиллерiей.

6-я Восточно-Сибирская стрѣлковая дивизiя съ артиллерiей.

Уссурiйская конная бригада съ артиллерiей.

1-й Восточно-Сибирскiй саперный баталiонъ.

Отдѣленiе Полевого Инженернаго парка.

Общимъ числомъ—36.083 офицеровъ и нижнихъ чиновъ и 11.516 коней (строев., артил. и обозныхъ).

2-й Сибирскiй армейскiй корпусъ.

5-я Восточно-Сибирская стрѣлковая дивизiя съ артиллерiей.

Амурскiй казачiй полкъ.

1-й Аргунскiй казачiй полкъ.

2-я Забайкальская казачья батарея.

2-й Восточно-Сибирскiй саперный баталiонъ.

Отдѣленiе Полевого Инженернаго парка.

Общимъ числомъ—20.111 офицеровъ и нижнихъ чиновъ и 7.292 коня.

3-й Сибирскiй армейскiй корпусъ.

3-я Восточно-Сибирская стрѣлковая дивизiя съ артиллерiей.

4-я Восточно-Сибирская стрѣлковая дивизiя съ артиллерiей.

9-я Восточно-Сибирская стрѣлковая дивизiя съ артиллерiей.

Отдѣльная Забайкальская казачья бригада.

*) По даннымъ, извлеченнымъ изъ представленныхъ Генералъ-Адъютанту Куропаткину Управленiемъ Дежурнаго Генерала свѣдѣнiй.

3-й Восточно-Сибирскій саперный баталіонъ.

Отдѣленіе Полевого Инженернаго парка.

Общимъ числомъ—51.539 офицеровъ и нижнихъ чиновъ и 14.970 коней.

Части, не входящія въ составъ корпусовъ.

1-я Сибирская пѣхотная дивизія съ артиллеріей.

Забайкальская казачья дивизія.

3-й Верхнеудинскій казачій полкъ.

3-я Забайкальская казачья батарея.

4-я Забайкальская казачья батарея.

1-я Восточно-Сибирская горная батарея.

Восточно-Сибирскій понтонный баталіонъ.

Общимъ числомъ—26.323 офицеровъ и нижнихъ чиновъ и 9.957 коней.

Ожидаемыя подкрѣпленія:

4-й Сибирскій армейскій корпусъ.

2-я Сибирская пѣхотная дивизія съ артиллеріей.

3-я Сибирская пѣхотная дивизія съ артиллеріей.

4-й Сибирскій саперный баталіонъ.

Отдѣленіе Полевого Инженернаго парка.

Общимъ числомъ—39.264 офицеровъ и нижнихъ чиновъ и 5.546 коней.

10-й армейскій корпусъ.

9-я пѣхотная дивизія съ артиллеріей.

31-я пѣхотная дивизія съ артиллеріей *).

1-й Оренбургскій казачій полкъ.

6-й саперный баталіонъ.

Отдѣленіе Полевого Инженернаго парка.

Общимъ числомъ—40.952 офицеровъ и нижнихъ чиновъ и 7.491 коней.

17-й армейскій корпусъ.

3-я пѣхотная дивизія съ артиллеріей.

35-я пѣхотная дивизія съ артиллеріей **).

*) Одна бригада этой дивизіи уже прибыла.

**) Одна бригада этой дивизіи уже прибыла.

2-я отдѣльная кавал. бригада.

17-й саперный баталіонъ.

Отдѣленіе Полевого Инженернаго парка.

Общимъ числомъ—41.938 офицеровъ и нижнихъ чиновъ и 8.612 коней.

Части, не входящія въ составъ корпусовъ.

Сибирская казачья дивизія.

Оренбургская казачья дивизія.

Общимъ числомъ—8.517 офицеровъ и нижнихъ чиновъ и 8.604 коней.

10-ти дневный запасъ продовольствія и зернового фуража.

Обезпеченіе вышеупомянутыхъ частей 10-ти дневнымъ запасомъ сухарей, крупы, чая, сахара и соли, а равно таковымъ же запасомъ зернового фуража, при уменьшенной дачѣ, вызоветъ формированіе транспортовъ для поднятія нижеслѣдующихъ грузовъ:

1-й Сибирскій армейскій корпусъ.

Для 1-го Сибирскаго армейскаго корпуса вышеуказаннаго состава:

Продовольствія . . .	. 27.488 п. *)
Зерн. фуража	. 34.982 п. **)
Всего . .	62.420 п.

Для поднятія сего груза, считая по 40 пудовъ на 4-хъ конную китайскую арбу, потребуется 1.560 арбъ, изъ коихъ 686 подъ продовольствіемъ и 874 подъ фуражемъ.

2-й Сибирскій армейскій корпусъ.

Для 2-го Сибирскаго армейскаго корпуса вышеуказаннаго состава:

Продовольствія	15.308 п.
Фуража	. 22.148 п.
Всего	37.456 п.

Арбъ—936, изъ коихъ 383 подъ продовольствіемъ и 553 подъ фуражемъ.

---

*) При исчисленіи вѣса принятъ во вниманіе и вѣсъ тары (ящичной укупорки сухарей и мѣшечной—прочихъ продуктовъ).

**) Число подводъ показано отдѣльно, дабы можно было соотвѣтственно уменьшать расчеты при меньшемъ запасѣ фуража, послѣ появленія подножнаго корма.

3-й Сибирскій армейскій корпусъ.

Для 3-го Сибирскаго армейскаго корпуса вышеназваннаго состава:

Продовольствія	39.229 п.
Фуража	45.461 п.
Всего	84.690 п.

Арбъ—2.117, изъ коихъ 981 подъ продовольствіемъ и 1.136 подъ фуражемъ.

Части, не входящія въ составъ корпусовъ.

Для частей, не входящихъ въ составъ корпусовъ вышеприведенныхъ наименованій:

Продовольствія	20.036 п.
Фуража	30.244 п.
Всего	50.280 п.

Арбъ—1.257, изъ коихъ 501 подъ продовольствіемъ и 756 подъ фуражемъ.

Если 1-я Сибирская пѣхотная дивизія, согласно телеграммы Временно-Командующаго Арміей отъ 12 марта с. г. за № 1.580 будетъ имѣть собственный транспортъ *), то для прочихъ частей, поименованныхъ въ сей рубрикѣ, потребуется лишь 795 арбъ, изъ коихъ 173 подъ продовольствіемъ и 622 подъ фуражемъ.

Общая потребность войскъ первой линіи.

Такимъ образомъ для поднятія 10-ти дневнаго запаса продовольствія и фуража войскъ первой линіи требуется 5.870 арбъ **), изъ коихъ подъ продовольствіемъ 2.551 и подъ фуражемъ—3.319.

Наличіе.

Для поднятія сихъ запасовъ въ настоящее время имѣется 1.830 двуколокъ 5-ти транспортовъ Южно-Уссурійской обозной роты ***), подъемной силы въ 18.300 п., соотвѣтствующія 457 четверочнымъ китайскимъ арбамъ, и вольнонаемный транспортъ въ 400 арбъ, циркулирующій нынѣ между Ляояномъ, Фынхуанченомъ и Шахедзы.

Недостаетъ.

За вычетомъ сихъ военныхъ и вольнонаемнаго транспорта, недостаетъ еще свыше 5.000 арбъ, каковыя должны

Наемъ арбъ.

быть собраны у мѣстнаго населенія. Болѣе удобнымъ,

*) Парныя повозки сего транспорта могутъ оказаться непригодными въ мѣстности военныхъ дѣйствій, посему предпочтительнѣе и 1-ю Сибирскую дивизію обезпечить арбянымъ транспортомъ, повозочный же транспортъ могъ бы получить иное назначеніе, дѣйствуя на удобныхъ путяхъ.

**) Если исключить 1-ю Сиб. пѣх. дивизію, то 5.408 арбъ.

***) Прибудетъ въ Ляоянъ къ концу марта.

хотя менѣе гарантирующимъ отъ злоупотребленій, являлся бы подрядный способъ. При осуществленіи его полагалось бы обратиться къ содѣйствію городскихъ купеческихъ обществъ и привлечь къ участію вліятельныхъ представителей торговаго міра (Тифонтая, русскаго подданнаго, и др.).

Необезпеченность подряднаго способа.

Неопредѣленность и неустойчивость политики Китая по отношенію къ намъ дѣлаютъ подрядный способъ найма транспортовъ ненадежнымъ *) и посему, одновременно съ формированіемъ симъ способомъ вольнонаемныхъ транспортовъ, полагалось бы принять мѣры къ формированію транспортовъ повозокъ мѣстнаго типа, пріобрѣтаемыхъ въ собственность военнаго вѣдомства съ полной упряжкой животныхъ, имѣя вольнонаемными только погонщиковъ-китайцевъ и придавъ имъ организацію согласно дѣйствующихъ законоположеній. Въ соотвѣтствіи съ симъ полагалось бы нынѣ же произвести подряднымъ способомъ заказъ нужнаго количества арбъ въ мастерскихъ крупныхъ центровъ: Ажехэ, Харбинѣ, Цицикарѣ, Куанчендзы, Гиринѣ, Каюансянѣ, Тѣлинѣ, Мукденѣ и Инкоу, а равно пріобрѣсти возможное число исправныхъ арбъ покупкою. Тѣмъ же способомъ въ указанныхъ раіонахъ пріобрѣсти упряжныхъ животныхъ и сбрую.

Суточная стоимость подряднаго способа.

Суточная плата за арбу съ полной упряжкой при заключеніи условія съ Чжангоутиномъ была 3 рубля въ сутки. Затѣмъ, послѣ распаденія сего транспорта и пониженія цѣнности нашего кредитнаго рубля (бумажнаго), всѣ попытки Военнаго Комиссара Мукденской провинціи сформировать транспортъ на тѣхъ же условіяхъ окончились неудачею, и нынѣ существующій на линіи Ляолнъ—Фынхуанченъ—Шахедзы транспортъ обусловленъ посуточной платой въ 5 р. 50 к. Въ виду сего, при быстромъ возрастаніи спроса на наемъ арбъ и при скрытомъ противодѣйствіи намъ китайскихъ властей, есть полная вѣроятность предполагать, что суточная плата теперь же возрастетъ до 6 рублей, а далѣе превзойдетъ и этотъ предѣлъ.

При платѣ въ 6 рублей въ сутки суточный расходъ

---

*) Наглядной иллюстраціей сего служитъ образованный распоряженіемъ Интенданта Квантунской области до объявленія войны транспортъ подрядчика Чжангоутина, распавшійся тотчасъ же по открытіи военныхъ дѣйствій.

для найма 5.870 арбъ для войскъ первой линіи выразится суммою въ 35.220 рублей, а въ мѣсяцъ — 1.056.600 рублей; къ сему для облегченія найма полагалось бы включить условія о возмѣщеніи подрядчику расходовъ по замѣнѣ пришедшихъ въ негодность не по его винѣ арбъ и павшихъ животныхъ, безъ вычета изъ выданнаго ему аванса *).

Размѣръ сего вознагражденія, опредѣляемый властію Командующаго Арміей **), полагалось бы установить въ 400 рублей за арбу съ полной упряжкой, считая по 70 рублей за упряжное животное и 120 рублей за арбу съ сбруей. Полагая примѣрно 10⁰/₀-ую убыль въ теченіе мѣсяца, надлежитъ ассигновать на сіе 234.800 рублей. Такимъ образомъ мѣсячный расходъ на транспорты для войскъ первой линіи опредѣляется примѣрно суммой въ 1.291.400 рублей.

Стоимость заведенія транспорта военнымъ вѣдомствомъ.

Для пріобрѣтенія транспортовъ въ 5.870 арбъ потребуется единовременный расходъ въ 2.348.000 рублей (считая стоимость арбы съ полной упряжкой въ 400 рублей). Суточное содержаніе животныхъ и поденная плата погонщику выразится примѣрной суммой въ 2 р. 55 к. въ сутки (75 коп.—погонщику и по 45 коп. на каждую голову, считая по 8 ф. ячменя—30 к. ***) и 10 фунтовъ соломы—15 к.) ****), что составитъ мѣсячный расходъ на содержаніе транспортовъ 449.055 рублей, къ сему надлежитъ прибавить вышеприведенный расходъ въ 234.800 руб. на пополненіе убыли арбъ и упряжныхъ животныхъ и сумма общаго расхода въ мѣсяцъ опредѣлится цифрою въ 683.855 руб.

При такихъ расчетахъ казенный транспортъ будетъ обходиться дешевле вольнонаемнаго на 607.545 руб. въ мѣсяцъ; слѣдовательно единовременный расходъ по пріобрѣтенію его окупится въ неполныхъ четыре мѣсяца, послѣ чего онъ въ указанной суммѣ будетъ доставлять ежемѣсячное сбереженіе, не считая того, что продажа арбъ и животныхъ по расформированіи его, тоже должна погасить часть единовременнаго расхода.

*) Какъ то требуется примѣчаніемъ ст. 36 Положенія о транспортахъ Арміи.

**) Ст. ст. 30, 34, 35 и 36 того же Положенія.

***) По справочнымъ цѣнамъ на мартъ пудъ ячменя въ Ляоянѣ—1 руб., въ Фынхуанченѣ—2 р., взята средняя цѣна—1 р. 50 к.

****) По справочнымъ цѣнамъ для Фынхуанчена—60 коп.

Обезпеченіе транспортами прибывающихъ подкрѣпленій.

Для поднятія 10-ти дневнаго запаса продовольствія и фуража для войскъ второй линіи, согласно вышеприведенныхъ расчетовъ потребуется:

Для 4-го Сибирскаго армейскаго корпуса—1.168 *) арбъ, изъ коихъ 747 подъ продовольствіемъ и 421 подъ фуражемъ.

Для 10-го армейскаго корпуса — 1.373 арбъ, изъ коихъ 779 подъ продовольствіемъ и 594 подъ фуражемъ.

Для 17-го армейскаго корпуса—1.453 арбъ, изъ коихъ 799 подъ продовольствіемъ и 654 подъ фуражемъ.

Для частей, не входящихъ въ составъ корпусовъ,—815 арбъ, изъ коихъ 162 подъ продовольствіемъ и 653 подъ фуражемъ.

Общая потребность войскъ второй линіи.

Такимъ образомъ для поднятія 10-ти дневнаго запаса продовольствія и фуража прибывающихъ подкрѣпленій потребуется 4.809 арбъ **), изъ коихъ подъ продовольствіемъ 2.487 арбъ, подъ фуражемъ 2.322.

Стоимость найма.

Наемъ сего числа арбъ на упомянутыхъ выше основаніяхъ вызоветъ ежемѣсячный расходъ 1.057.980 р.

Стоимость заведенія.

Заведеніе того же числа арбъ съ полной упряжкой вызоветъ единовременный расходъ 1.923.600 руб. Содержаніе сего транспорта, опредѣляемое на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и выше, выразится суммою въ 560.248 1/2 руб., т. е. на 497.731 1/2 руб. въ мѣсяцъ дешевле, чѣмъ вольнонаемнаго транспорта. Такимъ образомъ единовременный расходъ по пріобрѣтенію транспорта окупается въ 4 мѣсяца.

Общій расходъ по сформированію вольнонаемнаго транспорта для всѣхъ частей арміи.

Сформированіе вольнонаемныхъ транспортовъ для всѣхъ частей Маньчжурской арміи вызоветъ ежемѣсячный расходъ въ 2.349.380 руб. при томъ условіи, что посуточная плата не превзойдетъ 6 руб. за арбу. Расходъ этотъ слѣдуетъ считать постояннымъ, такъ какъ никакія благопріятныя условія въ смыслѣ простоя на мѣстѣ, а равно удешевленія содержанія или появленія подножнаго корма, при подрядномъ способѣ найма, не отразятся на условленной платѣ.

*) Расчетъ приведенъ въ предположеніи, что повозочный транспортъ корпуса окажется непригоднымъ въ горной мѣстности и будетъ употребленъ въ тылу на разработанныхъ дорогахъ.

**) Если исключить 4-й Сибирскій армейскій корпусъ, то—3.641 арба.

Общая стоимость формированія транспортовъ для всѣхъ частей войскъ.

Формированіе военныхъ транспортовъ для всѣхъ частей Маньчжурской Арміи вызоветъ единовременный расходъ въ 4.271.600 руб., ежемѣсячный расходъ на содержаніе ихъ выразится суммою въ 1.244.103 руб., т. е. на 1.105.288 руб. въ мѣсяцъ меньше, чѣмъ содержаніе вольнонаемнаго транспорта, каковая сумма цѣликомъ расходилась бы по рукамъ китайцевъ-подрядчиковъ.

Доказательствомъ тому, что расчеты эти не далеки отъ истины, казалось бы могло служить то обстоятельство, что суточная плата подрядчику Чжангоутину была всего лишь 3 руб., весьма близкая къ 2 р. 55 к., принятымъ за суточную стоимость содержанія арбы съ упряжкой и погонщикомъ.

Быстрое возрастаніе суточной платы, съ 3 руб. до 6 руб., не можетъ быть объяснено вздорожаніемъ корма, такъ какъ въ такой степени этого не наблюдалось. Остается лишь объяснить это паденіемъ цѣнности нашего бумажнаго рубля въ глазахъ подрядчиковъ, повысившихъ суточную плату.

Къ сему надлежитъ еще добавить, что исчисленный ежемѣсячный расходъ по содержанію казенныхъ транспортовъ, въ случаѣ появленія подножнаго корма или удешевленія цѣнъ на фуражъ, можетъ соотвѣтственно уменьшиться.

Заключеніе.

Въ соотвѣтствіи со всѣмъ вышеизложеннымъ, принимая во вниманіе вѣроятную продолжительность кампаніи болѣе 4-хъ мѣсяцевъ *), представлялось бы предпочтительнымъ остановиться на формированіи казенныхъ транспортовъ, допуститвъ въ виду неотложности немедленное формированіе лишь строго необходимаго числа вольнонаемныхъ транспортовъ, существованіе и правильное функціонированіе которыхъ будетъ постоянно находиться въ зависимости отъ тайныхъ инструкцій изъ Пекина.

Формированіе вьючныхъ транспортовъ.

Для обезпеченія продовольствіемъ и фуражемъ колоннъ, дѣйствующихъ въ мѣстности, недоступной для колеснаго обоза, полагалось бы сформировать 5 вьючныхъ транспортовъ общей подъемной силы въ 8.617½ пуд. **), что соотвѣтствуетъ 10-ти дневному

*) Какъ періодъ, когда казенный обозъ полностью окупится.

**) По 1.723½ пуда на транспортъ.

запасу вышепоименованныхъ видовъ продовольствія для 11.470 чел. или 10-дневному запасу зернового фуража, при уменьшенной дачѣ, для 2.872 лошадей.

Относительно доставки изъ Европейской Россіи вьюковъ для сихъ транспортовъ сдѣлано сношеніе съ Главнымъ Штабомъ 11 сего марта *).

Но въ виду того, что вьюки казеннаго образца непригодны для мѣстныхъ вьючныхъ животныхъ: маньчжурскихъ лошадей и муловъ, которые къ тому же не въ состояніи будутъ нести вьюкъ съ полной укладкой (8—9 пуд.), полагалось бы лошадей подъ эти вьюки пріобрѣсти подряднымъ способомъ въ Западной Сибири въ количествѣ 2.000 головъ **) и доставить ихъ на театръ военныхъ дѣйствій гономъ, на что потребуется, при недѣльномъ пробѣгѣ въ 250 верстъ, около $3^1/_2$ мѣсяцевъ.

Такимъ образомъ, въ случаѣ безотлагательнаго распоряженія о закупкѣ ихъ, онѣ могли бы быть доставлены на мѣсто дѣйствій въ серединѣ іюля, т. е. ко времени періодическихъ дождей, когда въ усиленіи транспортныхъ средствъ будетъ ощущаться особая надобность.

Испрашивается указаніе Вашего Превосходительства:

1. Относительно формированія вольнонаемныхъ и казенныхъ транспортовъ.

2. Относительно закупки лошадей въ Западной Сибири для пяти вьючныхъ транспортовъ.

Вр. и. д. Начальника Военныхъ Сообщеній,
Генеральнаго Штаба Полковникъ Захаровъ.

---

*) Телеграмма № 1502.

**) Считая по 362 гол. на транспортъ и 10% конскаго запаса.

Приложеніе № 4.

Къ приказу Намѣстника 1904 г. № 479.

Временно утверждаю.
Намѣстникъ
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА
Генералъ-Адъютантъ Алексѣевъ.
16 іюня 1904 года.
г. Мукденъ.

ВРЕМЕННЫЙ ШТАТЪ

ДОПОЛНИТЕЛЬНАГО ВОЕННО-АРБЯНОГО ТРАНСПОРТА.

НАИМЕНОВАНІЕ ЧИНОВЪ.	Число чиновъ. Четырехъ упряжныхъ арбяныхъ транспортовъ.				Годовой окладъ жалованья каждому. Основного.				Усиленнаго.			
	Управленіе.	Взводы. 1	Взводы. 2	ВСЕГО.	Полностью. Руб.	К.	За вычетами. Руб.	К.	Полностью. Руб.	К.	За вычетами. Руб.	К.
ОФИЦЕРЫ:												
Командиръ транспорта, оберъ-офицеръ, можетъ быть подполковникъ	1	—	—	1	по чинамъ.							
Взводныхъ офицеровъ, оберъ-офицеровъ	—	1	1	2								
Итого офицеровъ	1	1	1	3								
КЛАССНЫЕ ЧИНОВНИКИ:												
Ветеринарный врачъ	1	—	—	1	360	—	333	—	540	—	498	—
Дѣлопроизводитель	1	—	—	1	325	66	300	—	488	49	450	—
Итого классныхъ чин.	2	—	—	2								
НИЖНІЕ ЧИНЫ:												
а) строевые:												
Фельдфебель	—	1	1	2	24	49	24	—	36	73	36	—
Каптенармусъ	—	1	1	2	18	37	18	—	27	55	27	—
Унтеръ-офицеровъ старшихъ	—	4	4	8	18	37	18	—	27	55	27	—
Сигналистъ	1	—	—	1	4	85	4	80	9	39	9	30
Итого строев. ниж. чин.	1	6	6	13								

НАИМЕНОВАНІЕ ЧИНОВЪ.	Число чиновъ. Четырехъ упряжныхъ арбяныхъ транспортовъ. Управленіе.	Взводы. 1	Взводы. 2	ВСЕГО.	Годовой окладъ жалованья каждому. Основного. Полностью. Руб.	К.	Основного. За вычетами. Руб.	К.	Усиленнаго. Полностью. Руб.	К.	Усиленнаго. За вычетами. Руб.	К.
б) нестроевые:												
Писарей: Старшихъ	1	—	—	1	17	30	16	95	33	37	32	70
Писарей: Младшихъ	—	1	1	2	10	87	10	65	20	97	20	55
Фельдшеровъ: Медицинскихъ	—	1	1	2	34	28	33	60	66	12	64	80
Фельдшеровъ: Ветерин.: Старш.	—	1	—	1	34	28	33	60	66	12	64	80
Фельдшеровъ: Ветерин.: Младш.	—	—	1	1	25	87	25	35	49	90	48	90
Рядовыхъ для хозяйственныхъ надобностей и для прислуги офицерамъ и класснымъ чинамъ и для ухода за ихъ лошадьми	2	2	2	6	3	49	3	45	6	67	6	60
Мастеровыхъ	—	7	7	14	3	49	3	45	6	67	6	60
Обозныхъ рядовыхъ	3	64	64	131	3	49	3	45	6	67	6	60
Обозныхъ рядовыхъ вожатыхъ къ запаснымъ лошадямъ и на случай заболѣванія и для караульной службы	—	15	15	30	3	49	3	45	6	67	6	60
Переводчиковъ	1	—	—	1								
Итого нестроевыхъ	7	91	91	189								
Всего нижнихъ чиновъ	8	97	97	202								
АРБЫ:												
1. Арбъ съ продовольствіемъ или инымъ военнымъ грузомъ	—	62	62	124								
2. Арбъ съ имуществомъ личнаго состава транспорта	3	2	2	7								
Всего арбъ	3	64	64	131								
ЛОШАДИ И МУЛЫ:												
Упряжныхъ животныхъ	12	256	256	524								
Запасныхъ упряжныхъ животныхъ	—	26	26	52								
Верховыхъ лошадей (обозного сорта) всѣмъ офицерамъ, чиновникамъ, фельдфебелю, унтеръ-офицерамъ, сигналисту и переводчику	5	6	6	17								
Итого лошадей и муловъ	17	288	288	593								

КРОМѢ ТОГО ПРОИЗВОДИТСЯ ВЪ ГОДЪ:

	Столовыхъ.				Добавочныхъ.			
	Полностью.		За вычетомъ.		Полностью.		За вычетомъ.	
	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
а) Командиру транспорта	592	70	546	—	325	66	300	—
б) Взводнымъ командирамъ. . .	397	31	366	—	130	28	120	—
в) Ветеринарному врачу	300	—	276	—	—	—	—	—
Ему же при производствѣ жалованья изъ усиленнаго оклада . . .	—	—	—	—	240	—	220	80
г) Дѣлопроизводителю.	198	65	183	—	—	—	—	—
Отпускается въ мѣсяцъ на канцелярскіе расходы 25 р.								

ПРИМѢЧАНІЯ:

1) Транспортъ состоитъ изъ 2-хъ взводовъ, каждый изъ 4-хъ отдѣленій. Всѣ обозные полагаются съ оружіемъ.

2) Въ случаѣ надобности вмѣсто обозныхъ нижнихъ чиновъ нанимаются вольнонаемные обозные (русскіе), съ платою по назначенію начальника военныхъ сообщеній и съ выдачею солдатскаго продовольствія—провіантскаго и приварочнаго.

3) Сверхъ опредѣленнаго выше числа обозныхъ нижнихъ чиновъ или вольнонаемныхъ обозныхъ (русскихъ) разрѣшается нанимать погонщиковъ китайцевъ по расчету не свыше одного на каждыя двѣ арбы, съ платою по назначенію начальника военныхъ сообщеній. Погонщики-китайцы состоятъ на собственномъ продовольствіи.

4) Всѣмъ чинамъ, сверхъ показаннаго содержанія, производится и все прочее довольствіе, существующими законоположеніями опредѣленное.

5) Жалованье переводчику по особому условію.

6) Классные чины полагаются:

Дѣлопроизводитель X по чинопроизводству, VIII по пенсіи.
Ветеринарный врачъ IX „ „ II вет. „ „

Подписалъ: Начальникъ Полевого Штаба Маньчжурской арміи, генералъ-лейтенантъ Сахаровъ.

Скрѣпилъ: Начальникъ Военныхъ Сообщеній Маньчжурской арміи, генералъ-маіоръ Забѣлинъ.

Приложеніе № 5.

Д. В.-У. А. № 41313, стр. 2.

В. секретно.

ЖУРНАЛЪ

Совѣщанія 27 мая 1904 года.

Предлагаю немедленно приступить къ формированію транспортовъ на указанныхъ въ семъ журналѣ началахъ.

Армія не можетъ долѣе оставаться безъ транспортныхъ средствъ.

До сихъ поръ, при мнѣ уже, дѣло формированія транспортовъ шло крайне медленно и неуспѣшно. Предлагаю образовать транспорты на 6.000 арбъ и въ то же время имѣть возможность половину ихъ обратить на вьючный обозъ, для чего имѣть 12.000 вьючныхъ сѣделъ. Сдѣлать это сверхъ того, что имѣется.

Куропаткинъ.

20/5 1904 г.

Н. В. Сооб.

Передается для исполненія по экстренномъ выясненіи вопроса у контролера.

Г.-Л. Сахаровъ.

28/5 1904 г.

26 мая Командующій арміей изволилъ возложить на Начальника Полевого Штаба обсужденіе, совмѣстно съ Генералъ-Квартирмейстеромъ и Начальникомъ Военныхъ Сообщеній арміи, условій перехода Маньчжурской арміи въ наступленіе противъ арміи Куроки.

На совѣщаніи, состоявшемся 26 сего мая подъ предсѣдательствомъ Начальника Полевого Штаба изъ указанныхъ двухъ лицъ и Начальника Транспортовъ арміи, были выработаны главныя основанія для организаціи перехода арміи въ наступленіе и представлены Командующему арміей (журналъ совѣщанія 26 мая).

Но такъ какъ, въ отношеніи обезпеченія войскъ необходимыми для похода транспортными средствами, совѣщаніе въ этотъ день затруднилось дать точный отвѣтъ за неимѣніемъ подъ рукой необходимыхъ цифровыхъ данныхъ, то Его Высокопревосходительству благоугодно было назначить еще одно совѣщаніе того же состава на 27 мая съ тѣмъ, чтобы былъ сдѣланъ опредѣленный выводъ, возможно ли обезпеченіе подвоза къ войскамъ при началѣ наступленія ихъ теперь же противъ Куроки.

На совѣщаніи того же состава 27 мая были выслушаны доклады Начальника Военныхъ Сообщеній и Начальника Транспортовъ арміи.

Основаніемъ для этихъ докладовъ послужили руководящія указанія, данныя этимъ лицамъ утромъ 27 мая Начальникомъ Полевого Штаба, а именно:

1) необходимо образовать мѣсячные, а въ крайности четырнадцатидневные запасы у переваловъ Чипанлинъ, Далинъ, Фынсяолинъ 2-й, Ляншангуань и Фанцзяпуцзы;

2) для кавалеріи можно подвозить уменьшенную (т. е. половинную) дачу зернового фуража, а сѣна и соломы вовсе не доставлять съ тѣмъ, чтобы весь

остальной фуражъ конница получала изъ мѣстныхъ средствъ. Начальникъ Военныхъ Сообщеній, на основаніи сдѣланныхъ имъ подсчетовъ, доложилъ, что, для обезпеченія подвоза къ Маньчжурской арміи во время ея наступленія противъ Куроки, необходимо имѣть 6.500 арбъ, циркулирующихъ между перевалами и г. Фынхуанченомъ. Къ этому числу слѣдуетъ прибавить 4.600 арбъ для подвоза отъ желѣзной дороги къ магазинамъ у переваловъ съ цѣлью ихъ пополненія и освѣженія, а по достиженіи арміей Фынхуанчена и съ началомъ движенія къ р. Ялу еще 3.500 арбъ.

Общее количество арбъ выражается цифрой въ 14.600 при 57.600 лошадяхъ. Подсчеты Начальника Транспортовъ арміи, отличаясь первоначально въ конечныхъ выводахъ отъ приведенныхъ выше, послѣ сдѣланныхъ совѣщаніемъ нѣкоторыхъ поправокъ приблизились къ нимъ настолько, что между окончательными цифровыми выводами этихъ двухъ членовъ совѣщанія разница остается не имѣющей существеннаго значенія.

Изъ сдѣланныхъ докладовъ были выведены слѣдующіе вопросы, которые, по ихъ важности, совѣщаніе рѣшило представить на благоусмотрѣніе Командующаго арміей:

1) Во время наступленія, перемѣну линіи подвоза съ одного направленія на другое признано болѣе выгоднымъ, за исключеніемъ особенно подходящихъ случаевъ, не примѣнять во избѣжаніе могущаго произойти при этомъ нарушенія регулярности снабженія войскъ и для большей свободы ихъ дѣйствій. При перемѣнѣ линіи подвоза въ странѣ горной, при плохихъ дорогахъ, слѣдуетъ опасаться потери соприкосновенія колоннъ съ соотвѣтственными транспортами.

Приведенная мысль важна вслѣдствіе кажущейся выгоды перемѣны базы Хайченской и Кайджооской группъ въ направленіи къ нашему главному магазину въ Ляоянѣ.

2) При организаціи магазиновъ у переваловъ въ періодъ формированія транспортовъ, подвозъ запасовъ изъ Хайчена къ Далинскому перевалу желательно возложить на интендантство.

3) Магазины у переваловъ выгоднѣе питать подвозомъ запасовъ на вольнонаемныхъ транспортахъ.

4) При организаціи новыхъ транспортовъ для потребностей арміи, готовящейся къ наступленію противъ Куроки, желательно смотрѣть на существующія въ распоряженіи Начальника Транспортовъ арміи перевозочныя средства какъ на резервъ.

5) Въ виду несомнѣнной выгоды, при мѣстныхъ условіяхъ, вьючныхъ транспортовъ, желательно арбяные транспорты замѣнять вьючными въ такомъ числѣ, какъ это признано будетъ возможнымъ.

Переходя къ вопросу объ успѣшности формированія транспортовъ, совѣщаніе полагаетъ, что для этого безусловно необходимо:

а) увеличить предѣльную цѣну за арбу, запряженную четверкой, съ 400 до 700 рублей;

б) разрѣшить покупать фуражъ по цѣнамъ на 25% выше справочныхъ;

в) назначить въ распоряженіе Начальника Транспортовъ арміи 30 офицеровъ и пока 500 нижнихъ чиновъ и 2 сотни. Затѣмъ потребуется добавленіе еще 2-хъ сотенъ;

г) выдать въ транспорты отъ интендантства 10.000 мѣшковъ подъ фуражъ.

Наконецъ, на совѣщаніи была выражена слѣдующая мысль:

Чтобы не задерживать перехода арміи въ наступленіе изъ-за невозможности найти въ короткое время 14.600 арбъ, казалось бы, можно безъ ущерба для дѣла допустить послѣдовательную покупку арбъ во время выполненія арміей наступательной операціи. Такъ, напр., число подводъ, необходимое для обслуживанія арміи при ея наступленіи отъ г. Фынхуанчена къ р. Ялу, можно, если встрѣтится затрудненіе въ ихъ пріобрѣтеніи, закупать не теперь, но послѣ перехода арміи въ наступленіе.

Съ мнѣніемъ о возможности примѣнить при данной обстановкѣ способъ послѣдовательнаго пріобрѣтенія для транспортовъ перевозочныхъ средствъ Начальникъ Военныхъ Сообщеній арміи не счелъ возможнымъ согласиться и полагалъ, что всѣ необходимыя транспортныя средства должны быть заготовлены къ началу наступленія.

По выраженіи означенныхъ выше мнѣній, Начальникъ Полевого Штаба предложилъ вопросъ: можно ли, опираясь на подсчеты, сдѣланные Начальникомъ Военныхъ Сообщеній, и близко подходящіе къ цифровымъ выводамъ Начальника Транспортовъ арміи, разсчитывать на возможность обезпечить армію необходимыми транспортами при ея переходѣ теперь же въ наступленіе противъ Куроки, и въ теченіе какого срока?

Первыми были запрошены Начальникъ Военныхъ Сообщеній и послѣ него Начальникъ Транспортовъ арміи, какъ лица, которыхъ поставленный вопросъ прежде всего касается.

Начальникъ Военныхъ Сообщеній доложилъ, что вычисленная имъ цифра необходимыхъ транспортныхъ средствъ столь велика, что онъ сомнѣвается въ успѣхѣ ихъ пріобрѣтенія въ короткій срокъ, при чемъ, принимая во вниманіе, что онъ недавно на театрѣ войны и не имѣетъ опыта въ закупкѣ въ Маньчжуріи перевозочныхъ средствъ, онъ затрудняется въ настоящее время даже приблизительно опредѣлить, безъ опытныхъ данныхъ, въ какой срокъ можно выполнить эту работу. Но если признано было бы возможнымъ, не предрѣшая вопроса о наступленіи арміи, предоставить Начальнику Транспортовъ арміи хотя бы недѣльный срокъ для усиленной закупки новыхъ транспортныхъ средствъ, то, на основаніи этого

опыта, съ нѣкоторой увѣренностью можно было бы опредѣлить минимальный срокъ для обезпеченія арміи перевозочными средствами, потребными для ея наступленія къ р. Ялу. Начальникъ Транспортовъ арміи доложилъ, что онъ надѣется поставить для арміи, на случай перехода ея теперь же въ наступленіе противъ Куроки, 6.000 арбъ въ десятидневный срокъ со дня полученія имъ необходимыхъ денежныхъ средствъ и личнаго состава изъ 30 офицеровъ, 500 нижнихъ чиновъ и 2-хъ сотенъ, если при этомъ не будетъ обстоятельствъ, которыя нарушатъ его предположенія, напр.: нашъ разрывъ съ Китаемъ, закрытіе цѣлыхъ раіоновъ вслѣдствіе появленія хунхузскихъ шаекъ или начала движенія японскихъ войскъ и т. п. Въ то же время онъ находитъ, что было бы осторожнѣе данный вопросъ поставить въ зависимость отъ того, что дадутъ первые пять дней закупки арбъ на новыхъ началахъ, послѣ чего можно будетъ уже точно опредѣлить, когда поставка необходимаго числа арбъ будетъ закончена. Первымъ условіемъ для благопріятнаго исхода операціи по организаціи новыхъ транспортовъ онъ считаетъ установленіе предѣльной цѣны въ 700 руб. за арбу, и предоставленіе ему, Начальнику Транспортовъ, права выдавать авансы по его усмотрѣнію.

Принимая во вниманіе знакомство Генеральнаго Штаба Полковника Ухачъ-Огоровича съ мѣстными особенностями театра войны и его опытъ по закупкѣ перевозочныхъ средствъ для арміи, Начальникъ Полевого Штаба и Генералъ-Квартирмейстеръ арміи присоединились къ мнѣнію Начальника Транспортовъ арміи.

Выраженныя въ настоящемъ журналѣ мнѣнія совѣщаніе представляетъ на благоусмотрѣніе Командующаго арміей.

Предсѣдатель совѣщанія, Начальникъ Полевого Штаба, Генералъ-Лейтенантъ Сахаровъ.

Члены: Генералъ-Квартирмейстеръ арміи, Генералъ-Маіоръ Харкевичъ.

Начальникъ Военныхъ Сообщеній арміи, Генералъ-Маіоръ Забѣлинъ, съ особымъ поясненіемъ на оборотѣ сего *).

Начальникъ Транспортовъ арміи, Генеральнаго Штаба Полковникъ Ухачъ-Огоровичъ.

Дѣлопроизводитель совѣщанія, Генеральнаго Штаба Подполковникъ Циховичъ.

---

*) См. ниже.

Къ изложенному мною выше, считаю долгомъ присовокупить, что и при четырнадцати тысячахъ арбъ, пріобрѣтенныхъ и нанятыхъ передъ началомъ наступленія (сверхъ имѣющихся уже транспортныхъ средствъ), непрерывный подвозъ продовольствія можно считать обезпеченнымъ лишь при условіяхъ: 1) что дороги будутъ годны для колеснаго движенія, и 2) что состояніе погоды и связанное съ нимъ состояніе дорогъ позволитъ поднимать на каждой арбѣ не менѣе тридцати пудовъ полезнаго груза. Въ періодъ дождей подъемная сила арбы вмѣсто 30 пуд. опредѣляется всего въ двадцать пудовъ; въ зависимости отъ чего общее количество потребныхъ арміи арбъ возрастетъ не менѣе какъ на одну третью часть. Вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо принятіе экстренныхъ мѣръ для исправленія всѣхъ транспортныхъ дорогъ нынѣ же къ переваламъ, а съ наступленіемъ арміи саперными частями непосредственно за движеніемъ колоннъ.

Генералъ-Маіоръ Забѣлинъ.

28 мая 1904 г.

Приложеніе № 6.

Д. В.-У. А. № 36536, стр. 508.

ДОКЛАДЪ.

УПРАВЛЕНІЕ
НАЧАЛЬНИКА ВОЕННЫХЪ
сообщеній
МАНЬЧЖУРСКОЙ АРМІИ.

4 августа 1904 г.

г. Ляоянъ.

№ 5996.

О транспортныхъ средствахъ Арміи.

Н. В. С.

Къ исполненію согласно резолюціи Командующаго арміей.

Г.-Л. Сахаровъ.

7-го августа 1904 г.

Предлагаю сформировать вновь еще 20 вьючныхъ транспортовъ. Когда дороги поправятся, то подъемную силу арбы и даже двуколки надо увеличить.

Куропаткинъ.

7/8

По завершеніи плана формированія дополнительныхъ по военному времени транспортовъ, Армія будетъ располагать слѣдующими перевозочными средствами:

1-й Южно-Уссурійскій обозный баталіонъ: подъемная сила:

а) 5 вьючныхъ (двуколочныхъ) транспортовъ	18.300
б) 5 военно-арбяныхъ транспортовъ	15.500
2-й военно-арбяной обозный баталіонъ (5 транспортовъ)	15.500
3-й военно-арбяной обозный баталіонъ	15.500
4-й » » »	15.500
5-й » » »	15.500
6-й » » »	15.500
7-й » » »	15.500
8-й » » »	15.500
9-й » » »	15.500
10-й » » »	15.500
1-й военно-вьючный баталіонъ (10 транспортовъ)	17.160

Всего 5 двуколочныхъ транспортовъ, 50 арбяныхъ и 10 вьючныхъ. Общая подъемная сила, считая по 10 пудовъ на двуколку, по 25 на арбу и по 6 пудовъ на вьючнаго животнаго . . . . 190.460 пуд.

Кромѣ того, въ распоряженіи арміи, частью имѣется, частью прибудутъ корпусные транспорты 1-го, 10-го, 17-го армейскихъ и 5-го Сибирскаго корпусовъ, но они состоятъ изъ парныхъ повозокъ и поэтому, при плохомъ состояніи дорогъ и при дѣйствіяхъ въ бездорожной мѣстности, на нихъ разсчитывать нельзя.

При настоящемъ составѣ Маньчжурской арміи, включая 5-й Сибирскій и 1-й армейскій корпуса, въ ея рядахъ состоитъ 296.000 человѣкъ *) и 89.000 лошадей.

*) Для всѣхъ частей, кромѣ 1-го армейскаго и 5-го Сибирскаго армейскаго корпусовъ, исчисленъ наличный составъ къ 15 іюля с. г.; для 5-го Сиб. арм. кор.—штатный составъ.

Суточная потребность продовольствія сего состава, считая по $2^1/_2$ фун. *) на человѣка и по 6 фун. (половина уменьшенной дачи) на лошадь, цифрами выразится: продовольствія 18.500 пуд. и фуража 13.366 пудовъ, всего 31.866.

Такимъ образомъ существующими и уже формируемыми перевозочными средствами можно поднять почти шестидневный запасъ продовольствія и фуража отряда, согласно вышеприведенной нормы, а это въ свою очередь дозволяетъ организовать постоянный подвозъ продовольствія съ кругооборотомъ транспортовъ на разстояніи до 2-хъ переходовъ отъ базъ.

При удаленіи войскъ на 3 перехода отъ базъ (считая кругооборотъ въ 8 дней), необходимо сформировать перевозочныя средства для подъема еще 64.468 пудовъ.

При удаленіи войскъ на 4 перехода отъ базъ (считая кругооборотъ въ 10 дней), необходимо сформировать перевозочныя средства для подъема еще 128.200 пудовъ.

Принимая, что дополнительныя формированія будутъ состоять изъ арбяныхъ транспортовъ, потребуется для организаціи постояннаго подвоза на 3 перехода сформировать еще 21 арбяной транспортъ, на 4 перехода— 41 арбяной транспортъ.

Если дополнительныя формированія будутъ состоять изъ вьючныхъ транспортовъ, то для организаціи подвоза на 3 перехода потребуется еще 37 вьючныхъ транспортовъ, на 4 перехода—75 вьючныхъ транспортовъ, но принимая во вниманіе, что вьючные транспорты совершаютъ большій суточный переходъ, количество это соотвѣтственно можетъ быть уменьшено для 3-хъ переходовъ до 28 транспортовъ и для 4-хъ переходовъ до 56 транспортовъ.

При формированіи арбяныхъ транспортовъ нужно будетъ пріобрѣсти:

для 3-хъ переходовъ	2.751 арбу **)	12.264 жив. **)	стоим. ***):	2.114.700 р.
» 4-хъ »	5.371 » **)	23.944 » **)	»	4.128.700 р.

При формированіи вьючныхъ транспортовъ нужно будетъ пріобрѣсти:

для 3-хъ переходовъ	10.136 жив. ****)	стоимостью *****)	1.996.400 р.
» 4-хъ »	20.272 »	»	3.992.800 р.

*) Муки или сухарей, крупы, соли, чаю, сахара и сушеныхъ овощей.

**) Считая по 131 арбѣ четверочной запряжки и по 60 запасныхъ животныхъ въ транспортѣ.

***) Считая предѣльную цѣну арбы съ 4 жив. 700 р. и запаснаго животнаго 150 руб.

****) Считая по 328 вьюч. жив., 24 запасныхъ и 10 верховыхъ лошадей.

*****) Считая вьюч. жив. по 200 р., запасныхъ по 175 руб. и верховыхъ лошадей по 150 руб.

Личнаго состава для арбяныхъ транспортовъ потребуется:

	при формированіи 21 транспорта, сводимыхъ въ 4 баталіона.	при формированіи 41 транспорта, сводимыхъ въ 8 баталіоновъ.
Штабъ-офицеровъ (ком. батал.) . .	4	8
Оберъ-офицеровъ (ком. транспортовъ и взводовъ).	63 (сокр.*) 42)	123 (сокр. 82).
Дѣлопроизводителей	29 (сокр. 25)	57 (сокр. 49).
Ветеринарныхъ врачей	21	41
Фельдшеровъ: медицин. . .	42 (сокр. 21)	82 (сокр. 41).
Фельдшеровъ: ветеринар. . . .	42 (сокр. 21)	82 (сокр. 41).
Нижнихъ чиновъ общимъ числомъ.	4.198	8.198

Личнаго состава для вьючныхъ транспортовъ потребуется:

	при формированіи 28 транспортовъ, сводимыхъ въ 3 баталіона.	при формированіи 56 транспортовъ, сводимыхъ въ 6 баталіоновъ.
Штабъ-офицеровъ (ком. батал.) . .	3	6
Оберъ-офицеровъ (ком. транспортовъ и взводовъ)	84 (сокр. 56)	168 (сокр. 112).
Дѣлопроизводителей	34	68
Ветеринарныхъ врачей	28	56
Фельдшеровъ: медицин.	56 (сокр. 28)	112 (сокр. 56).
Фельдшеровъ: ветерин.	56 (сокр. 28)	112 (сокр. 56).
Нижнихъ чиновъ общимъ числомъ.	5.555 (сокр. 3.716)	11.110 (сок. 7433)**).

Представляя изложенныя соображенія, испрашиваю указанія Вашего Превосходительства, будутъ ли признаны существующія и нынѣ формируемыя перевозочныя средства (5 двуколочныхъ, 50 арбяныхъ и 10 вьючныхъ транспортовъ) достаточными для потребностей арміи, или представляется надобность въ дополнительныхъ формированіяхъ, въ послѣднемъ случаѣ, въ какихъ размѣрахъ (для 3-хъ или 4-хъ переходовъ) и какихъ именно (арбяныхъ или вьючныхъ).

По полученіи сего указанія я полагалъ бы войти съ особымъ представленіемъ о порядкѣ производства дополнительныхъ формированій, если таковыя будутъ признаны необходимыми.

Начальникъ Военныхъ Сообщеній, Генералъ-Маіоръ **Забѣлинъ.**

---

*) Считая по одному взводному командиру въ транспортѣ.

**) Считая по одному вожатому не на 2, а на 3 вьючныхъ животныхъ.

Признавая расчеты Начальника Военныхъ Сообщенiй правильными, полагалъ бы, однако, отъ новыхъ формированiй воздержаться, такъ какъ думаю, что для обслуживанiя подвоза къ различнымъ отрядамъ армiи, находящейся въ оборонительномъ положенiи, имѣющихся транспортныхъ средствъ (въ законченномъ видѣ ихъ формированiя) достаточно, а съ переходомъ въ наступленiе вѣроятно возможнымъ представится пользоваться мѣстными средствами, такъ какъ тогда уже можно будетъ примѣнить реквизицiю, да и китайцы, видя переходъ успѣха (т. е. силы) на нашу сторону, не станутъ уклоняться и разбѣгаться, какъ при настоящемъ положенiи армiи.

Генералъ-Лейтенантъ Сахаровъ.

Приложенiе № 7.
Д. В.-У. А. № 36542, стр. 7.

Докладъ начальника Штаба Главнокомандующаго, 3-го декабря 1904 г., № 9106, д. Чансямутунь.

Его Высокопревосходительству Главнокомандующему всѣми сухопутными и морскими вооруженными силами, дѣйствующими противъ Японiи.

О транспортныхъ средствахъ.

На подлинномъ резолюцiя: „Согласенъ. Кредитъ пока открыть одну треть испрашиваемаго размѣра. Предлагаю провѣрить съ Командующими армiями потребное количество транспортовъ. Намъ необходимо имѣть свободу передвиженiй по меньшей мѣрѣ на пять переходовъ. Сообразить, какъ помочь сему устройствомъ желѣзныхъ дорогъ? Какъ будемъ довольствовать 80.000 лошадей. Грузъ принятъ для зимы невозможно малый. Предлагаю на всѣ зимнiе мѣсяцы удвоить грузъ.

Куропаткинъ.
2/XII 1904 г.

Въ настоящее время (къ 1-му декабря) для поднятiя армейскихъ грузовъ имѣются слѣдующiя транспортныя средства:

	Подъемная сила.	Нагрузка на повозку или вьюкъ.
5 двукол. транс. .	15.000 пуд.	8 пуд.
50 арбяныхъ. . . .	151.000 „	до 30 „
9 вьючныхъ. . . .	10.800 „	5 „
64 транспорта . . .	176.000 „	
формируется 21 вьючный транс. подъемной силы.	25.200 „	
а всего. .	202.000 пуд.	

Конскiй составъ этого числа транспортовъ составляетъ къ концу ноября по штату 35.000, а по наличiю 26.000 лошадей и муловъ, по сформированiи же 21 вьючнаго и пополненiи некомплекта арбяныхъ транспортовъ достигнетъ 40.000 животныхъ.

Изъ оставшихся до сего времени не сформированными транспортовъ—8 подлежатъ формированiю распоряженiемъ генералъ-лейтенанта Надарова въ г. Харбинѣ и 13—распоряженiемъ Начальника Транспортовъ Армiи. По донесенiю послѣдняго означенные 13 транспортовъ могутъ быть сформированы въ теченiе 10 дней, при условiи немедленнаго назначенiя въ распоряженiе Начальника Транспортовъ Армiи 2.652 нижнихъ чиновъ и увеличенiя аванса.

Ко времени окончанiя сосредоточенiя, общiй составъ армiй можетъ быть принятъ въ 14 корпусовъ, что составляетъ 600.000 человѣкъ и 200.000 лошадей. Суточное довольствiе этого числа людей и лошадей

(считая по 3 фун. на человѣка и 6 фун. на лошадь) составляетъ грузъ въ 75.000 пуд. При такомъ расчетѣ всѣ упомянутыя выше проектированныя средства позволятъ, безъ помощи вольнонаемныхъ транспортовъ, поднять запасъ продовольствія на 2,7 дня для всѣхъ армій, или обезпечиваетъ имъ подвозъ при удаленіи до 1-го перехода отъ магазиновъ (20 вер.).

Вашему Высокопревосходительству угодно было повелѣть удвоить транспортныя средства арміи, съ тѣмъ, чтобы третья часть транспортовъ формировалась вьючными. По сдѣланнымъ расчетамъ для этого потребно будетъ сформировать 55 арбяныхъ и 30 вьючныхъ транспортовъ, сводимыхъ въ 11 арбяныхъ и 3 вьючныхъ баталіона, въ составъ коихъ войдутъ 14 штабъ-офицеровъ, 170 оберъ-офицеровъ, 113 чиновниковъ, 85 ветеринарныхъ врачей, 17.230 нижнихъ чиновъ, 43.475 животныхъ и 7.315 арбъ.

Для сформированія сихъ транспортовъ потребуется единовременный расходъ въ размѣрѣ 7.800.000 рублей, считая стоимость каждаго арбяного транспорта въ 102.050 руб. и вьючнаго въ 71.300 руб. Кромѣ того, на содержаніе ихъ въ теченіе 2-хъ мѣсяцевъ текущаго 4-хъ мѣсячнаго періода (декабрь—январь) потребуется 3.670.000 руб. при современныхъ цѣнахъ на фуражъ.

По окончаніи сформированія 85 транспортовъ 2-й очереди, эти транспорты будутъ въ состояніи поднять запасъ продовольствія еще на 2,7 дня, т. е. транспортными средствами будетъ обезпеченъ подвозъ продовольствія при общемъ удаленіи ихъ отъ магазиновъ до 2-хъ переходовъ.

Командующій 2-й арміей, какъ видно изъ телеграммы Военнаго Министра, полагаетъ необходимымъ сформировать 6 паро-конныхъ или 17 вьючныхъ обозныхъ баталіоновъ для обезпеченія подвоза своей арміи.

Принимая же во вниманіе, что потребность въ транспортныхъ средствахъ для каждой арміи въ отдѣльности будетъ видоизмѣняться въ зависимости отъ обстановки, въ которой арміямъ придется дѣйствовать, заблаговременное распредѣленіе всѣхъ транспортныхъ средствъ между арміями, до выясненія условій обстановки, не можетъ быть дѣлаемо, самое же формированіе новыхъ транспортовъ должно быть возложено на всѣ три арміи.

Обращаясь къ вопросу о порядкѣ формированія, я полагаю возможнымъ, для облегченія работы, часть транспортовъ сформировать въ раіонѣ тыла по распоряженію генералъ-лейтенанта Надарова, а остальные — распоряженіемъ Начальника Управленія Транспортами при Вашемъ Высокопревосходительствѣ и Начальниками Транспортовъ всѣхъ трехъ армій.

Общее руководство операціями по формированію полагалъ бы возложить на Начальника Военныхъ Сообщеній при Вашемъ Высокопревосходительствѣ, которому предоставить о числѣ транспортовъ, подлежащихъ формированію въ тыловомъ раіонѣ, войти въ сношеніе съ генералъ-лейтенантомъ Надаровымъ, а работу по формированію остальныхъ и раіоны

формированія распредѣлить между упомянутыми выше Начальниками Транспортовъ.

Заготовку транспортныхъ средствъ въ раіонѣ ближняго тыла производить комиссіями наличною покупкою арбъ и животныхъ у собственниковъ, при участіи представителей отъ Полевого Контроля. Заготовку же транспортовъ въ Сѣверной Маньчжуріи, въ виду выяснившейся по сношенію съ генералъ-лейтенантомъ Надаровымъ невозможности пріобрѣсти у жителей достаточнаго числа готовыхъ запряженныхъ арбъ, придется произвести подряднымъ способомъ, при чемъ лошади для арбъ могутъ быть поставлены Маньчжурской и Монгольской породъ и вѣроятно онѣ потребуютъ предварительной выѣздки.

Подробности заготовки транспортныхъ средствъ и потребное для этого время будутъ выяснены по утвержденіи основаній настоящаго доклада.

Необходимый для формированія кредитъ я полагалъ бы возможнымъ открыть по Полевому Казначейству Начальнику Военныхъ Сообщеній при Вашемъ Высокопревосходительствѣ.

Въ виду всего вышеизложеннаго не благоугодно ли будетъ Вашему Высокопревосходительству повелѣть:

Испрашивается: 1) приступить на изложенныхъ основаніяхъ къ формированію 55 арбяныхъ и 30 вьючныхъ транспортовъ, 2) увѣдомить Командующихъ арміями о привлеченіи къ операціямъ формированія Начальниковъ Транспортовъ армій, 3) генералъ-лейтенанту Надарову приступить къ формированію части транспортовъ по соглашенію съ Начальникомъ Военныхъ Сообщеній при Вашемъ Высокопревосходительствѣ, 4) открыть нынѣ же кредитъ Начальнику Военныхъ Сообщеній при Вашемъ Высокопревосходительствѣ, въ суммѣ 3.900.000 руб., для сформированія половины намѣченнаго числа транспортовъ, а именно 24 арбяныхъ и 15 вьючныхъ, что составитъ первую очередь, и Интенданту арміи 1.800.000 рублей на довольствіе транспортовъ.

Начальникъ Штаба Главнокомандующаго,
генералъ-лейтенантъ Сахаровъ

Скрѣпилъ: генералъ-маіоръ Забѣлинъ.

Приложеніе № 8.

Д. В.-У. А. № 36536, стр. 231.

ДОКЛАДЪ

УПРАВЛЕНІЕ НАЧАЛЬНИКА ВОЕННЫХЪ сообщеній МАНЬЧЖУРСКОЙ АРМІИ.

30 мая 1904 г.

г. **Ляоянъ.**

О срочномъ заготовленіи 6.000 арбъ.

Резолюціей на журналѣ Совѣщанія 27 сего мая Командующій арміей приказалъ приступить къ срочной заготовкѣ, сверхъ имѣющихся уже перевозочныхъ средствъ, еще 6.000 арбъ, при чемъ Его Высокопревосходительство указалъ, что на половинное число упряжныхъ животныхъ этихъ арбъ должны быть заготовлены вьючныя сѣдла для перехода въ случаѣ надобности отъ повозочнаго транспорта къ вьючному.

При личномъ докладѣ моемъ Командующему арміей о нѣкоторыхъ затрудненіяхъ, которыя могутъ встрѣтиться при выполненіи сей мѣры въ отношеніи особенности дрессировки упряжныхъ и вьючныхъ животныхъ, Его Высокопревосходительство подтвердилъ осуществленіе ея, какъ указано выше, но приказалъ пріобрѣтеніе вьючнаго снаряженія производить постепенно, начиная съ 200 вьючныхъ сѣделъ, попутно дрессируя упряжныхъ животныхъ для носки вьюка.

Согласенъ, но нижнихъ чиновъ надо брать изъ запасныхъ частей. Очень прошу самое энергичное и непрерывное участіе представителей контроля.

Куропаткинъ.

30/V 1904.

Въ настоящее время Начальникомъ транспортовъ арміи уже пріобрѣтено свыше 600 арбъ, что съ подлежащими къ пріобрѣтенію еще 6.000 арбъ составитъ 6.600 арбъ.

При формированіи изъ означеннаго числа арбъ транспортовъ, на основаніи представленнаго на утвержденіе Намѣстника штата военно-арбяного транспорта, таковыхъ придется сформировать — 50.

Для означеннаго числа транспортовъ потребуется личнаго состава:

Офицеровъ:

Командировъ транспортовъ . . . . (оберъ-офицеръ, мож. быть подполковникъ)	50
Взводныхъ офицеровъ (оберъ-офиц.).	100
Итого офицеровъ .	150

Классныхъ чиновъ:

Ветеринарныхъ врачей	50
Дѣлопроизводителей	50
Итого клас. чиновъ	100

Нижнихъ чиновъ:

а) строевыхъ:

Фельдфебелей	100
Каптенармусовъ	100
Унтеръ-офицеровъ старшихъ	400
Сигналистовъ	50
Итого строевыхъ	650

б) нестроевыхъ:

Писарей: старшихъ	50
Писарей: младшихъ	100
Фельдшеровъ: медицинскихъ	100
Фельдшеровъ: ветеринарныхъ старшихъ	50
Фельдшеровъ: „ младшихъ	50
Рядовыхъ для хозяйствен. надобностей, прислуги офицерской и классн. чиновъ и для ухода за ихъ лошадьми	300
Мастеровыхъ	700
Обозныхъ рядовыхъ	6.550
Обозныхъ къ запаснымъ животнымъ и проч. надобностямъ	1.500
Итого обозныхъ рядовыхъ	8.050
Всего нестроев. ниж. чин.	8.400
Всего нижнихъ чиновъ	9.050 ч.

Для удобства управленія означенные транспорты необходимо свести въ баталіоны, по 5 въ каждомъ, при чемъ для сокращенія штатовъ пять транспортовъ, согласно сдѣланнаго представленія Намѣстнику, будутъ переданы въ Южно-Уссурійскій обозный баталіонъ, а изъ остальныхъ 45 должны быть сформированы 9 обозныхъ баталіоновъ, для коихъ требуется личный составъ:

Командировъ баталіоновъ (штабъ-офицеровъ)	9
Дѣлопроизводителей	18
Писарей: высшаго оклада .	9
Писарей: низшаго оклада	36
Безоружныхъ рядовыхъ для хозяйственныхъ надобностей, прислуги и проч.	27
Обозныхъ рядовыхъ.	18

Всего: 9 офицер., 18 клас. чин. и 90 ниж. чин.

Въ виду затруднительности выдѣленія изъ войскъ вышеприведеннаго числа воинскихъ чиновъ для заполненія личнаго состава транспортовъ и управленій обозныхъ баталіоновъ, признавалось бы возможнымъ, въ силу необходимости, сократить это число по нижеслѣдующему расчету, съ замѣною части нижнихъ чиновъ вольнонаемными русскими и китайцами, но не свыше 3 китайцевъ на 2 русскихъ нижнихъ чиновъ или вольнонаемныхъ.

Командировъ транспортовъ. .	50
Взводныхъ командировъ.	50
Итого офицеровъ.	100
Ветеринарныхъ врачей (одинъ на 2 транс.) .	25
Дѣлопроизводителей.	50
Итого клас. чин.. .	75

Нижнихъ чиновъ:

а) строевыхъ:

Фельдфебелей	50
Каптенармусовъ.	50
Унтеръ-офицеровъ старшихъ.	200
Сигналистовъ	—
Итого строевыхъ. .	300

б) нестроевыхъ:

Писарей: старшихъ. .	50
Писарей: младшихъ	50
Фельдшеровъ: медицинскихъ.	50
Фельдшеровъ: ветеринарныхъ	50
Рядовыхъ для хозяйственныхъ надобностей и проч.	120

Мастеровыхъ	700
Обозныхъ рядовыхъ или вольнонаемныхъ русскихъ.	2.620
Обозныхъ рядовыхъ или вольнонаемныхъ къ запаснымъ животнымъ.	600
Итого нестроевыхъ.	4.240 ч.

Такимъ образомъ для транспортовъ и управленій баталіоновъ всего требуется:

Офицеровъ. . . .	109
Классныхъ чиновъ. . . .	93
Нижнихъ чиновъ:	
а) строевыхъ . .	300
б) нестроевыхъ .	4.330

Въ настоящее время въ распоряженіи Начальника транспортовъ арміи состоитъ:

Офицеровъ:	
а) ранѣе командированныхъ	14
б) подлежатъ командированію на основаніи журнала Совѣщанія 27 мая.	30
Итого офицеровъ. .	44
Нижнихъ чиновъ:	
а) ранѣе командированныхъ . .	364
б) ожидается къ прибытію.	116
в) подлежатъ командированію на основаніи журнала Совѣщанія.	500
Итого ниж. чин.. .	980 ч.
Вольнонаемныхъ русскихъ:	
Находятся въ пути и нанимаются	1.500 ч.

Всего 44 офиц., 980 н. ч. и 1.500 вольнонаемн.

Такимъ образомъ для заполненія вышеприведенныхъ штатовъ по сокращенному расчету еще недостаетъ:

Офицеровъ:	штабъ-офицеровъ. . . .	9
	оберъ-офицеровъ.	56

Классныхъ чин.: { ветеринарныхъ врачей . . 25
{ дѣлопроизводителей. . . . 68

Нижнихъ чиновъ или русскихъ вольнонаемн. . 2.150

Въ виду экстренности формированія транспортовъ представлялось бы возможнымъ временно ограничиться назначеніемъ въ транспорты однихъ лишь командировъ, тогда число недостающихъ офицерскихъ чиновъ сведется къ 9 штабъ-офицерамъ и 6 оберъ-офицерамъ.

На томъ же основаніи представлялось бы возможнымъ ветеринарныхъ врачей временно назначить всего 9, по одному на обозный баталіонъ. Означенное число офицерскихъ и классныхъ чиновъ полагалось бы командировать немедленно; штабъ и оберъ-офицеровъ (всего 15) назначить изъ войскъ арміи, ветеринаровъ (9) — распоряженіемъ полевого воен.-медицинскаго Инспектора, прочихъ же недостающихъ до вышеприведеннаго сокращеннаго штата офицеровъ — 50, ветеринаровъ — 16 и дѣлопроизводителей — 68, а также фельдшеровъ медицинскихъ и ветеринарныхъ, полагалось бы пополнить постепенно сношеніемъ съ Начальникомъ Военно-Окружныхъ Управленій Маньчжурской арміи и Командующимъ войсками Приамурскаго военнаго округа, а въ случаѣ надобности и съ Главнымъ Штабомъ.

Недостающихъ противъ сокращеннаго штата нижнихъ чиновъ — 2.150 чел. въ виду экстренности формированія полагалось бы командировать отъ войскъ изъ нижнихъ чиновъ запаса.

Кромѣ сего, въ виду сложности и обширности операціи представлялось бы необходимымъ нынѣ же командировать въ распоряженіе Начальника Транспортовъ арміи одного штабъ-офицера, опытнаго въ обозномъ дѣлѣ, и 2-хъ ветеринарныхъ врачей.

При разсмотрѣніи финансовой стороны вопроса оказалось необходимымъ для успѣшности исполненія операціи увеличить предѣльныя цѣны на предметы заготовки и расширить права исполнителя операціи по расходованію отпущенныхъ на нее средствъ.

Въ виду сего, мною, на основаніи приказа войскамъ арміи отъ 19 минувшаго апрѣля № 203, 29 сего мая было собрано Совѣщаніе, журналъ коего при семъ представляется *), при участіи Полевого Главнаго Контролера, для выработки предѣльныхъ цѣнъ и порядка расходованія отпущенныхъ на исполненіе операціи средствъ.

Въ виду заявленія Начальника Транспортовъ арміи, исполнителя операціи, о невозможности экстренно производить таковую по прежней предѣльной цѣнѣ, 400 руб. за арбу съ четверочною упряжкой, Совѣщаніе, исходя изъ условій мѣстнаго рынка и срочности заготовки, постановило увеличить предѣльную цѣну за арбу съ 4 животными до 700 рублей.

---

*) Журналъ упомянутаго Совѣщанія въ приложеніяхъ не приводится, такъ какъ содержаніе его видно изъ дальнѣйшаго текста настоящаго документа.

(Примѣч. ред.).

Для вольнонаемнаго личнаго состава транспортовъ Совѣщаніе опредѣлило нижеслѣдующіе размѣры предѣльной мѣсячной платы:

Русскимъ обознымъ (съ провіантскимъ и приварочнымъ довольствіемъ отъ казны) . . .		30 р.
Китайцамъ-обознымъ (на собственномъ содержаніи и довольствіи):	старшинамъ *) .	30 »
	обознымъ . .	20 »
Китайцамъ-вожатымъ въ вьючномъ транс. (на собственномъ содер. и довольствіи):	старшинамъ . .	35 »
	вожатымъ **) .	25 »

Для вьючныхъ сѣделъ, подлежащихъ пріобрѣтенію на случай перехода отъ арбяного транспорта къ вьючному, Совѣщаніе опредѣлило предѣльную цѣну въ 25 руб. за сѣдло.

Переходя затѣмъ къ порядку выполненія операціи, Совѣщаніе, исходя опять изъ срочности заготовки, исключающей возможность точнаго соблюденія предусмотрѣннаго закономъ порядка, выработало нижеслѣдующія условія:

При условіи заготовки 6.000 арбъ въ десятидневный срокъ, ежедневная закупка въ среднемъ будетъ составлять около 600 арбъ, что, при стоимости арбы въ 700 руб., составитъ ежедневный расходъ въ 420.000 руб., для производства котораго необходима выдача единовременнаго аванса Начальнику Транспортовъ арміи, примѣрно въ 500.000 руб., въ предположеніи, что отдѣльныя операціи по пріобрѣтенію арбъ будутъ заканчиваться каждый день, и израсходованный авансъ будетъ замѣняться новымъ.

Но въ виду мѣстныхъ условій заготовки, требующихъ выдачи задатковъ поставщикамъ арбъ изъ отдаленныхъ мѣстностей съ поставкою арбъ черезъ нѣсколько дней послѣ выдачи задатковъ, Совѣщаніе признало необходимымъ, сверхъ упомянутаго аванса, отпустить Начальнику Транспортовъ на означенную потребность оборотный капиталъ въ 100.000 руб. по расчету около $^{1}/_{4}$ стоимости суточной заготовки, каковому расчету соотвѣтствуютъ выдаваемые задатки.

Для ускоренія производства денежныхъ выдачъ, Полевымъ Главнымъ Контролеромъ будетъ командировано въ Управленіе Начальника Транспортовъ арміи 2 чина Полевого Контроля, на обязанности коихъ будетъ лежать суточная повѣрка авансовыхъ счетовъ и вообще болѣе подробное фактическое наблюденіе.

Для немедленнаго приступленія къ производству операціи, мною, по соглашенію съ Полевымъ Главнымъ Контролеромъ, выданъ Полковнику

*) По расчету одного на 15—20 обозныхъ.

**) Вожатымъ вьючнаго транспорта предположена бо́льшая плата, въ виду того, что они лишены возможности запасаться продовольствіемъ на нѣсколько дней, подобно обознымъ арбяного транспорта, и должны довольствоваться посуточно.

Ухачъ-Огоровичу авансъ въ 200.000 руб., въ дополненіе къ ранѣе выданному авансу на заготовку арбъ на прежнихъ основаніяхъ въ 300.000 руб., для доведенія общей суммы аванса до вышеуказанной суммы—въ 500.000 руб.

Войдя затѣмъ въ разсмотрѣніе затруднительности довольствія многочисленнаго упряжного состава транспортовъ, принужденныхъ передвигаться въ мѣстностяхъ, средства коихъ истощены уже въ сильной степени, Совѣщаніе постановило ходатайствовать о разрѣшеніи Начальникамъ транспортовъ въ случаѣ необходимости, когда справочныя цѣны окажутся по мѣстнымъ условіямъ низкими, пріобрѣтать фуражъ по цѣнамъ выше справочныхъ съ оправданіемъ произведенныхъ расходовъ документами съ приложеніемъ мотивированныхъ объясненій командира транспорта или старшаго изъ начальствующихъ лицъ, если слѣдуетъ часть транспорта.

Сводя все вышеизложенное, ходатайствую:

1) о приведеніи въ исполненіе всѣхъ изложенныхъ соображеній по формированію 50 военно-арбяныхъ транспортовъ какъ въ отношеніи личнаго состава, такъ и въ отношеніи пользованія кредитами и производства расходовъ;

2) объ утвержденіи приведенныхъ въ докладѣ выработанныхъ Совѣщаніемъ предѣльныхъ цѣнъ;

3) объ утвержденіи произведенной мною выдачи Полковнику Ухачъ-Огоровичу аванса въ 200.000 руб.

Представляю сіе Вашему Превосходительству для испрошенія утвержденія приведенныхъ соображеній и предѣльныхъ цѣнъ Командующимъ арміей.

Начальникъ Военныхъ Сообщеній,

Генералъ-Маіоръ Забѣлинъ.

Приложеніе № 9.

Д. В.-У. А. № 38952, стр. 44.

ПЕРЕЧЕНЬ ТЕЛЕГРАФНЫХЪ ЛИНІЙ

Мукденской сѣти, построенныхъ съ сентября 1904 г. по день отступленія дѣйствующей арміи отъ Мукдена (24 февраля 1905 г.).

№	НАЗВАНІЯ КОНЕЧНЫХЪ ПУНКТОВЪ.	Число верстъ		Окончаніе постройки.	Число проводовъ.
		линіи.	провода.		
1	Сицзинтинъ—Хуанженсянь	75	75	6 сент.	1
2	Тѣлинъ—Фушунъ	49	49	10 сент.	1
3	Фушунъ—Шихуйченъ	19	19	13 сент.	1
4	Цхайцзяпуцзы—Импань	40	40	25 сент.	1
5	Хуанженсянь—Кайдямяузы	92	92	8 окт.	1
6	Мукденъ—Фушунъ	40	40	7 окт.	1
7	Мукденъ—Фушунская вѣтвь	13½	27	28 сент.	2
8	Шихуйченъ—Ямолинзы	23	23	30 сент.	1
9	Сицзинтинъ—Гаодянцзы	40	40	17 окт.	1
10	Шлейфъ отъ лин. Фушунъ—Мукденъ къ Тапіентуню	4	8	7 окт.	2
11	Бейтапу-Фушунская вѣтвь	3	9	10 окт.	3
12	Раз. Угольный—Гуцзяцзы (раз. № 1)	10	20	11 окт.	2
13	Бейтапу—Падавяза	9	18	15 окт.	2
14	Мукденъ—Чансямутунь	15	60	11 ноября.	4
15	Городск. сѣть Мукдена	15	103	15 декабря.	12 п.—4½ в. 8 п.—1 в. 4 п.—4½ в. 2 п.—5 в.
16	Фушунъ—Шихуйченъ	19	19	14 ноября.	1
17	Хуаньшань—Путил. сопка	10	10	12 ноября.	1
18	Хуаньшань—Кандолисанъ	26	26	21 ноября.	1
19	Чансямутунь—Хуаньшань	13½	40½	23 ноября.	3
20	Гуцзяцзы—Тавагоуза—Фушунъ	37	74	26 ноября.	2
21	Шлейфъ къ Фулину	1¾	7	2 декабря.	4
22	Фушунъ—Мадзядань—Санлунью—Цинхеченъ	64	64	17 января.	1
23	Фушунъ—Импань	33	33	17 декабря.	1
24	Фушунъ—Мадзядань—Санлунью—Гаолинцзы	66	66	14 января.	1
25	Шлейфъ къ Сахетуню	1	3	13 декабря.	3
26	Сахетунь—Гуцзяцзы	8	16	24 декабря.	2
27	Мукденъ—Салинпу	18	18	26 декабря.	1
28	Салинпу—Сяосинминтунь	14	14	31 декабря.	1
29	Хуаньшань—Хуаньшань гора	1	10	29 декабря.	10
30	Хуаньшань—Дацзяпу	7	14	2 января.	2
31	Хуаньшань—Кандолисанъ	26	26	15 января.	1
32	Хуаньшань—Тхоусянтунь	5	15	6 января.	3
33	Шихуйченъ—Хаолинзай	30	30	11 января.	1
34	Хаолинзай—Ямолинзы	5½	5½	17 января.	1
35	Ямолинзы—Кандолисанъ	5	10	23 января.	2
36	Хуаньшань—Падавяза—Суятунь	21	63	12 января.	3
37	Ст. Суятунь—д. Суятунь	1	7	8 февраля.	7
38	Ст. Суятунь—штабъ 17 корпуса	3	3	8 февраля.	1
39	Суятунь цент. воен. ст. до линіи Хуаньшань—Матурань	1	5	8 февраля.	5
40	Ст. Фушунъ—гор. Фушунъ	5	5	17 февраля.	1
41	Ст. Мукденъ—гор. Мукденъ	5	5	18 февраля.	1

Приложенiе № 10.
Д. В.-У. А. № 38913, стр. 94.

ПРАВИЛА
для опубликованiя въ печати военныхъ извѣстiй.

1) На все время войны всѣ извѣстiя и статьи, предназначаемыя къ помѣщенiю въ перiодическiя изданiя, какъ безцензурныя, такъ и подцензурныя и касающiяся военныхъ приготовленiй, передвиженiя войскъ и флота и дѣйствiй нашихъ вооруженныхъ силъ, подлежатъ предварительному разсмотрѣнiю компетентныхъ военныхъ властей.

2) Власти, коимъ присваивается право пропуска подобныхъ извѣстiй и статей суть: Полевой и Морской Штабы Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ, особая комиссiя изъ чиновъ Военнаго и Морскаго Министерствъ, съ участiемъ представителя отъ Главнаго Управленiя по дѣламъ печати, и частныя комиссiи при Штабахъ военныхъ округовъ и главныхъ военныхъ портовъ.

3) Всѣ телеграммы о военныхъ дѣйствiяхъ, изъ какихъ бы источниковъ онѣ ни исходили, пропускаются въ печать не иначе, какъ съ разрѣшенiя Полевого и Морского Штабовъ Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ или особой комиссiи.

Примѣчанiе 1. Телеграммы, передаваемыя частнымъ изданiямъ съ разрѣшенiя Полевого и Морского Штабовъ Намѣстника на Дальнемъ Востокѣ, должны непремѣнно заключать въ себѣ признаки такого разрѣшенiя, съ каковою цѣлью въ концѣ каждой передаваемой телеграммы должно заключаться сокращенное обозначенiе слова разрѣшено (Р) и полное обозначенiе чина и фамилiи лица, уполномоченнаго давать подобныя разрѣшенiя.

Примѣчанiе 2. Телеграммы, разрѣшаемыя къ печати особою комиссiей, сопровождаются подписью просматривавшаго ихъ лица и казенною печатью.

4) Предусмотрѣнныя въ п. 1 извѣстiя и статьи не въ формѣ телеграммъ, назначаемыя для безцензурныхъ и подцензурныхъ газетъ, издающихся въ Петербургѣ, подлежатъ разсмотрѣнiю особой комиссiи, для газетъ же, издающихся въ прочихъ городахъ,—разсмотрѣнiю частныхъ комиссiй, а гдѣ таковыхъ нѣтъ—военныхъ цензоровъ, по назначенiю Начальниковъ соотвѣтствующихъ военныхъ округовъ и главныхъ командировъ военныхъ портовъ.

5) Извѣстiя и статьи, означенныя въ п. 4, доставляются комиссiямъ и военнымъ цензорамъ въ наборѣ, оттиснутомъ въ трехъ экземплярахъ, два изъ которыхъ остаются при дѣлахъ комиссiи или цензора.

Примѣчанiе. Въ подцензурныхъ изданiяхъ извѣстiя и статьи, пропущенныя военною цензурою, не освобождаются отъ просмотра цензуры общей.

6) Военныя извѣстія изъ иностранныхъ газетъ печатаются въ русскихъ на общихъ основаніяхъ Цензурнаго Устава, но непремѣнно съ указаніемъ, изъ какой газеты заимствованы.

7) Всѣ извѣстія и статьи, напечатанныя съ разрѣшенія комиссій въ безцензурныхъ газетахъ, могутъ быть перепечатываемы безпрепятственно въ подцензурныхъ, но также не иначе, какъ съ указаніемъ источника.

8) Телеграммы военнаго содержанія, получаемыя «Правительственнымъ Вѣстникомъ» набираются немедленно и немедленно же сообщаются въ оттискахъ Россійскому и Торговому телеграфнымъ агентствамъ, а затѣмъ редакціямъ безцензурныхъ и подцензурныхъ изданій, которыя пожелаютъ имѣть таковыя (черезъ разсыльныхъ отъ означенныхъ агентствъ и редакцій).

9) «Правительственный Вѣстникъ», «Русскій Инвалидъ» и «Кронштадскій Вѣстникъ» обмѣниваются безъ потери времени (въ наборѣ) тѣми офиціальными донесеніями съ театра военныхъ дѣйствій, которыя получаются въ редакціяхъ этихъ газетъ.

10) Телеграммы, извѣстія и статьи, подлежащія просмотру особой комиссіи, доставляются въ оную съ 10 до 2 час. по утру и съ 7 до 11 вечеромъ, а извѣстія и статьи, подлежащія просмотру частныхъ комиссій,—въ часы, по опредѣленію Начальниковъ Военныхъ Округовъ и Главныхъ Командировъ военныхъ портовъ.

11) Настоящія правила могутъ быть дополняемы или исправляемы, по указанію опыта, Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ по соглашенію съ Военнымъ Министромъ и Управляющимъ Дѣлами Особаго Комитета Дальняго Востока.

Подписалъ: Правитель Дѣлъ Главнаго Управленія по дѣламъ печати,

Членъ Совѣта В. Адикаевскій.

Приложенiе № 11.

Д. В.-У. А. № 38913, стр. 23.

ПЕРЕЧЕНЬ

свѣдѣнiй, не подлежащихъ пропуску въ печать.

1) Статей, заключающихъ критику распоряженiй и дѣйствiй начальствующихъ лицъ. Статьи должны лишь ограничиваться правдивымъ изложенiемъ фактовъ.

2) Выставленiе моментовъ по часамъ всѣхъ передвиженiй, маневровъ и т. п. военныхъ дѣйствiй нашихъ судовъ и морскихъ командъ.

3) Расположенiе и передвиженiе на театрѣ войны начальствующихъ лицъ, штабовъ, войскъ, эскадръ, судовъ, транспортовъ, тыловыхъ учрежденiй и запасовъ.

4) Сообщенiй о движенiи судовъ изъ одного порта въ другой.

5) Результатовъ попаданiя японскихъ снарядовъ; мѣстѣ, куда они попадаютъ, и результаты японскихъ бомбардировокъ по нашимъ портамъ, укрѣпленiямъ и городамъ.

6) Сообщенiе свѣдѣнiй о приготовленiяхъ, объ организацiи военныхъ отрядовъ, дислокацiи и численности войскъ, о намѣренiяхъ и планахъ начальниковъ.

7) Свѣдѣнiя о вооруженiи нашихъ войскъ и крѣпостей, о подготовкѣ позицiй, о продовольствiи и санитарномъ состоянiи войскъ.

8) Свѣдѣнiя о подготовкѣ и отправкѣ войскъ, судовъ и морскихъ командъ на театръ военныхъ дѣйствiй.

9) Сообщенiя объ усиленiи или выдѣленiи частей, состава эскадръ и морскихъ отрядовъ.

10) Свѣдѣнiя о провозоспособности и техническомъ состоянiи желѣзныхъ дорогъ и водныхъ линiй, о состоянiи шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, существующихъ и вновь прокладываемыхъ.

11) О мѣрахъ, принимаемыхъ для усиленiя флота.

12) Всякiя письма военно-служащихъ съ театра войны, не разрѣшенныя непосредственнымъ высшимъ начальствомъ.

13) Фамилiи убитыхъ и раненыхъ до офицiальнаго объ нихъ извѣщенiя.

14) Непровѣренныхъ свѣдѣнiй, могущихъ возбудить въ публикѣ излишнее безпокойство.

15) Вышеперечисленные пункты не освобождаютъ газеты, журналы и прочiя перiодическiя и повременныя изданiя отъ представленiя цензорамъ или цензурнымъ комиссiямъ подлежащихъ опубликованiю черезъ печать извѣстiй, касающихся военныхъ дѣйствiй на Дальнемъ Востокѣ, отъ установленнаго до изданiя настоящаго перечня порядка цензурованiя.

Приложенiе № 12.

Д. В.-У. А. № 38913, стр. 125.

ТЕЛЕГРАММА

из Петербурга 27 ноября 1904 года

Чансямутунь Начальнику Штаба Главнокомандующаго.

Петербургской военной цензурой получена Мукдена 19 ноября коллективная телеграмма семи корреспондентовъ слѣдующаго содержанія двоеточіе систематическое сокращеніе телеграммъ, разрѣшаемыхъ цензурою Главнокомандующаго, вынуждаетъ насъ просить точныхъ руководящихъ указаній. Отказъ будетъ принятъ нами какъ запрещеніе телеграфировать. Ростовцевъ, Ладыженскій, Климковъ, Николай Немировичъ-Данченко, Николай Поповъ, Петръ Дудоровъ, В. Козловъ точка. Вслѣдствіе этой телеграммы считаю нужнымъ сообщить Вашему Превосходительству, что Петербургская особая военная цензура руководствуется своихъ дѣйствіяхъ какъ инструкціей удостоенной Высочайшаго одобренія такъ равно и дополнительными къ ней распоряженіями подлежащихъ Министерствъ постояннаго или временнаго характера въ зависимости отъ назрѣвающихъ вопросовъ точка. Нынѣ безусловно не допускаются въ печать свѣдѣнія 1) о боевомъ расположеніи Маньчжурскихъ армій 2) слѣдованіи изъ Европейской Россіи мѣстонахожденіи на промежуточныхъ станціяхъ и прибытіи на конечную Харбинъ и далѣе всѣхъ подкрѣпленій равно вычеркиваются чины начальствующихъ лицъ начиная съ командировъ отдѣльныхъ частей при посылкѣ ими даже частныхъ телеграммъ съ пути слѣдованія на Дальній Востокъ пункты откуда посылаются такія телеграммы и наименованіе частей коими они командуютъ или къ составу коихъ принадлежатъ. Сообщенія объ отдѣльныхъ подвигахъ нашихъ нижнихъ чиновъ въ печать допускаются безъ упоминанія названій частей къ коимъ чины эти принадлежатъ 3) не пропускаются свѣдѣнія о передвиженіяхъ отрядовъ на фронтѣ нашихъ армій также о сосредоточеніи и передвиженіяхъ японскихъ войскъ основанныхъ на развѣдкахъ нашихъ отрядовъ 4) о провозоспособности и эксплоатаціи Сибирской желѣзной дороги съ военной цѣлью 5) не пропускаются могущія быть полезными врагу свѣдѣнія оперативнаго характера вызываемыя позднѣйшими событіями 6) изъ статей описательнаго характера равно телеграммъ вычеркиваются описанія въ сгущенныхъ краскахъ о неблагопріятныхъ для насъ военныхъ событіяхъ какъ могущія вредно отзываться и на народѣ изъ котораго арміи черпаютъ свои силы также не пропускается критика дѣйствій и распоряженій начальствующихъ армій. Такъ какъ многое изъ упомянутаго пропускалось цензурами на Дальнемъ Востокѣ то комиссія здѣшняя считала своимъ долгомъ вычеркивать означенное. Въ

цѣляхъ необходимаго объединенія дѣятельности обѣихъ цензуръ Петербургской и Штаба Главнокомандующаго желательно подробное перечисленіе того, что не будетъ пропускаться цензурой Штаба Главнокомандующаго какъ нынѣ такъ и въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ въ будущемъ. Въ свою очередь я буду телеграфировать Вашему Превосходительству о каждомъ распоряженіи которое будетъ даваться Петербургской цензурѣ подлежащими Министерствами въ заключеніе сообщаю что вступать въ переписку съ корреспондентами ни я ни военная цензура возможности не имѣемъ № 8691.

Подписалъ: Фроловъ.

Приложеніе № 13.

Д. В.-У. А. № 38913, стр. 142.

„УТВЕРЖДАЮ“
Намѣстникъ
Генералъ-Адъютантъ Алексѣевъ.
24 марта 1904 года.
г. Мукденъ.

ПРАВИЛА ДЛЯ ВОЕННЫХЪ КОРРЕСПОНДЕНТОВЪ,

состоящихъ при русскихъ войскахъ (или крѣпостяхъ) на Дальнемъ Востокѣ.

I. Лица иностраннаго подданства, желающія состоять военными корреспондентами при русскихъ войскахъ, могутъ быть допущены къ сему не иначе, какъ по рекомендаціи своихъ правительствъ къ нашему Министерству Иностранныхъ Дѣлъ.

II. Лица россійскаго подданства, состоящія военными корреспондентами отъ русскихъ журналовъ, газетъ или телеграфныхъ агентствъ, должны имѣть рекомендаціи отъ своихъ редакцій въ формѣ письменнаго ручательства за ихъ благонадежность.

III. Лица, политически неблагонадежныя, а также состоящія подъ надзоромъ полиціи, не могутъ быть допускаемы въ качествѣ корреспондентовъ.

IV. Независимо сего, отъ каждаго военнаго корреспондента съ прибытіемъ его на театръ военныхъ дѣйствій берется подписка въ томъ, что онъ обязуется:

1) Не распространять никакихъ извѣстій о военныхъ приготовленіяхъ, численности, расположеніи и передвиженіяхъ войскъ, о намѣреніяхъ и планахъ войсковыхъ начальниковъ, а также вообще тѣ свѣдѣнія, которыя принято считать секретными, какъ, напримѣръ: результаты дѣйствія непріятельскихъ снарядовъ, поврежденіе нашихъ укрѣпленій, подбитіе орудій и т. п.

2) Не допускать въ своихъ корреспонденціяхъ какой-либо критики распоряженій и дѣйствій начальствующихъ лицъ, ограничиваясь лишь правдивымъ изложеніемъ самихъ фактовъ.

3) Не сообщать такихъ свѣдѣній о противникѣ, которыя, не будучи провѣренными и не имѣя за собой реальныхъ основаній, могутъ только возбудить въ публикѣ излишнее безпокойство.

4) Точно исполнять всѣ указанія высшаго военнаго начальства, передаваемыя черезъ офицера, назначеннаго для сношеній съ корреспондентами и завѣдыванія военной цензурой.

V. Нарушеніе изложенныхъ выше правилъ, несоблюденіе законныхъ требованій военнаго начальства, нескромность, безтактность—въ маловаж-

ныхъ случаяхъ влечетъ за собою предостереженіе, въ болѣе же серьезныхъ—высылку съ театра войны, при томъ условіи, если корреспонденція или поведеніе самаго корреспондента не составляютъ военно-уголовнаго преступленія.

VI. Правила и ограниченія, изложенныя въ статьяхъ IV и V, корреспонденты обязаны выполнять во всей строгости и по отношенію къ дѣйствіямъ, движеніямъ и работамъ флота, при чемъ всѣмъ безъ исключенія корреспондентамъ безусловно воспрещенъ входъ въ адмиралтейства, доки, мастерскія и прочія морскія учрежденія, а равно и передвиженіе на шлюпкахъ въ гаваняхъ и на рейдахъ военныхъ портовъ Артура и Владивостока.

Корреспонденты обязуются не обращаться къ Адмираламъ, командующимъ этими портами съ просьбами о разрѣшеніи какого-либо изъятія изъ этихъ правилъ.

VII. Съ прибытіемъ на театръ военныхъ дѣйствій корреспонденты обязаны немедленно явиться въ Главную Квартиру и представить имѣющіеся у нихъ документы, съ приложеніемъ засвидѣтельствованной фотографической карточки, послѣ чего каждому изъ нихъ выдается удостовѣреніе по прилагаемой при семъ формѣ № 1 на право состоять при войскахъ въ Маньчжурскомъ раіонѣ или въ раіонѣ Приамурскаго военнаго округа, по выбору самого корреспондента.

VIII. Изъ Главной Квартиры корреспонденты направляются непосредственно въ Штабъ Маньчжурской арміи или въ Штабъ Приамурскаго военнаго округа; при этомъ, если корреспонденты пожелаютъ находиться при подраздѣленіяхъ арміи, то дальнѣйшее направленіе ихъ зависитъ отъ указанныхъ выше штабовъ, которые выдаютъ имъ на сей предметъ соотвѣтственныя удостовѣренія по формѣ № 2. Кромѣ того, каждому корреспонденту должно быть выдано письменное разрѣшеніе на право держать лошадей, повозки и прислугу, которыя должны также имѣть подлежащія удостовѣренія личности.

Корреспондентъ является отвѣтственнымъ не только за себя, но и за свою прислугу.

IX. По прибытіи къ какому-нибудь отряду, корреспондентъ обязанъ явиться его Начальнику, чтобы испросить у него разрѣшеніе остаться при отрядѣ, въ случаѣ же, если Начальникъ сочтетъ присутствіе корреспондента по военнымъ соображеніямъ нежелательнымъ, то послѣдній обязанъ немедленно удалиться.

X. Въ случаѣ желанія корреспондента быть назначеннымъ въ крѣпость, указанными въ ст. VII штабами запрашивается предварительно согласіе Коменданта крѣпости.

XI. Корреспондентъ обязанъ всегда имѣть при себѣ и представлять по требованію всякаго военнаго начальства выданныя ему удостовѣренія,

свою засвидѣтельствованную фотографическую карточку, а также разрѣшеніе на право держать лошадей, повозки и прислугу.

XII. Корреспондентамъ вмѣняется въ обязанность имѣть наружный отличительный знакъ въ видѣ повязки на лѣвомъ рукавѣ выше локтя,— для всѣхъ корреспондентовъ краснаго цвѣта съ черными буквами В. К.

XIII. Для сношеній съ корреспондентами и для завѣдыванія военной цензурой въ Полевомъ Штабѣ Намѣстника, въ Штабѣ Маньчжурской арміи, въ Штабѣ Приамурскаго военнаго округа, въ Штабѣ Военно-Окружныхъ Управленій въ Харбинѣ, въ Управленіи Военнаго Губернатора на островѣ Сахалинѣ (Постъ Александровскій) и въ штабахъ отдѣльныхъ отрядовъ, гдѣ будетъ признано нужнымъ, назначаются особые офицеры.

XIV. Корреспонденты получаютъ указанія отъ военнаго начальства, куда они должны направлять свои корреспонденціи для цензуры; при этомъ они не должны безпокоить высшихъ Начальствующихъ лицъ, а за полученіемъ свѣдѣній и по своимъ дѣламъ должны обращаться къ тѣмъ лицамъ или учрежденіямъ, которымъ поручено ближайшее завѣдываніе корреспондентами.

XV. Корреспонденціи допускаются: а) въ формѣ телеграммъ и б) въ формѣ отдѣльныхъ статей, замѣтокъ и очерковъ, назначенныхъ къ помѣщенію въ различныхъ газетахъ и журналахъ. Шифрованныя депеши вовсе не допускаются.

Цензура телеграммъ, а также прочихъ извѣстій съ театра войны производится только въ пунктахъ расположенія Главной Квартиры, Штаба Маньчжурской арміи, въ Штабѣ Приамурскаго военнаго округа, въ Штабѣ Военно-Окружныхъ Управленій въ Харбинѣ, въ Управленіи Военнаго Губернатора на островѣ Сахалинѣ (Постъ Александровскій), въ Штабѣ 9 В.-С. стрѣлковой дивизіи въ г. Инкоу, а также въ крѣпостяхъ: въ Портъ-Артурѣ и Владивостокѣ, — особыми комиссіями, учрежденными согласно приказовъ Намѣстника сего года за №№ 105 и 251 и приказаній за №№ 22, 34, и

XVI. Корреспонденты обязаны озаботиться срочнымъ доставленіемъ Полевому Штабу Намѣстника по два экземпляра тѣхъ газетъ и журналовъ, въ которыхъ помѣщены ихъ корреспонденціи.

Генералъ-Квартирмейстеръ,
Генералъ Маіоръ Флугъ.

24 марта 1904 г.
г. Мукденъ.

(Форма № 1).

УДОСТОВѢРЕНІЕ

Дано сіе отъ Полевого Штаба Намѣстника .... такому-то подданному .... имя, фамилія .... въ томъ, что ему разрѣшено состоять военнымъ корреспондентомъ .... газеты ...., а также свободное пребываніе, при соблюденіи установленныхъ Правилъ, въ раіонѣ .... (Маньчжурской арміи) ...., что удостовѣряется подписью съ приложеніемъ казенной печати. Г. .... мѣсяцъ число 1904 года.

Генералъ-Квартирмейстеръ
Полевого Штаба Намѣстника,

Генеральнаго Штаба

(Форма № 2).

УДОСТОВѢРЕНІЕ

Дано сіе отъ Штаба Маньчжурской арміи корреспонденту газеты .... въ томъ, что ему разрѣшается на время военныхъ дѣйствій состоять при .... (такомъ-то отрядѣ, дивизіи, бригадѣ ....), что удостовѣряется подписью съ приложеніемъ казенной печати. Г. .... число мѣсяцъ годъ.

Примѣчаніе: Подтверждается къ исполненію ст. VIII Правилъ для военныхъ корреспондентовъ.

Генералъ-Квартирмейстеръ
Штаба Маньчжурской арміи,

Генеральнаго Штаба

Приложеніе № 14.

Д. В.-У. А. № 38913, стр. 144.

„УТВЕРЖДАЮ"
Намѣстникъ
Генералъ-Адьютантъ Алексѣевъ.
7 іюня 1904 года.
г. Мукденъ.

ДОПОЛНЕНІЕ КЪ ПРАВИЛАМЪ ДЛЯ ВОЕННЫХЪ КОРРЕСПОНДЕНТОВЪ,

состоящихъ при русскихъ войскахъ (или крѣпостяхъ) на Дальнемъ Востокѣ.

1) Въ отношеніи своего пребыванія въ войскахъ, иностранные и русскіе военные корреспонденты обязаны вполнѣ подчиняться всѣмъ требованіямъ военнаго начальства, согласно § IV, пун. 4, правилъ для военныхъ корреспондентовъ, а потому они не имѣютъ права самовольно, безъ разрѣшенія военнаго начальства, покидать ни отряда, при которомъ они находятся, ни тѣмъ болѣе театра войны, или раіона арміи (округа), въ который они направлены изъ Главной Квартиры Намѣстника.

2) Если военный корреспондентъ подлежитъ высылкѣ съ театра войны (согласно § V Правилъ для корреспондентовъ), то онъ обязанъ немедленно выполнить это требованіе военнаго начальства, и при этомъ того именно, которое выдало ему удостовѣреніе по формѣ № 1 или № 2.

Какъ выселяемые съ театра войны корреспонденты, такъ и покидающіе добровольно съ разрѣшенія военнаго начальства обязаны слѣдовать исключительно тѣми путями, которые будутъ указаны имъ военнымъ начальствомъ, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, при чемъ отнюдь не могутъ высылаться непосредственно за границу, а исключительно въ Россію, иностранцы—въ соотвѣтствующее ближайшее консульство въ Россіи.

Примѣчаніе. Выселеніе должно производиться на счетъ корреспондентовъ безъ расходовъ для казны; при неимѣніи же у выселяемаго денегъ начальство не можетъ отвѣчать за дорожныя неудобства, которыя придется испытывать выселяемому.

3) Изложенное въ 1 и 2 пунктахъ настоящаго дополненія касается также и тѣхъ лицъ, которыя прибыли на театръ войны для полученія права быть военными корреспондентами.

4) Военныя власти снимаютъ съ себя отвѣтственность за тѣ послѣдствія, которыя могутъ произойти, если требованія пунктовъ 1 и 2 будутъ нарушены не только военными корреспондентами, но и лицами, прибывшими на театръ войны съ цѣлью быть таковыми.

Подписалъ:
Генералъ-Квартирмейстеръ,
Генералъ-Маіоръ Флугъ.

Приложеніе № 15.

Д. В.-У. А. № 38913, стр. 146.

ПРАВИЛА

для военныхъ корреспондентовъ, состоящихъ на театрѣ войны.

§ 1. Лица, желающія состоять военными корреспондентами, должны имѣть письменныя или телеграфныя удостовѣренія отъ редакціи каждаго органа печати или директора каждаго агентства, сотрудниками котораго эти лица состоятъ, о желаніи имѣть данное лицо своимъ корреспондентомъ. Подпись на удостовѣреніи должна быть оффиціально засвидѣтельствована.

§ 2. Лица иностраннаго подданства, желающія состоять военными корреспондентами, допускаются на театръ войны не иначе, какъ по предъявленіи сверхъ того рекомендаціи представителей Россійскаго Министерства Иностранныхъ Дѣлъ.

§ 3. Лица, политически неблагонадежныя, не допускаются въ число корреспондентовъ.

§ 4. Завѣдываніе дѣлами корреспондентовъ и контроль ихъ спеціальной дѣятельности возлагается на Цензурное отдѣленіе Штаба Главнокомандующаго и военно-цензурныя комиссіи (Приказаніе Главнокомандующаго отъ 19-го апрѣля 1905 года № 315), къ которымъ корреспонденты обращаются по своимъ дѣламъ.

§ 5. По прибытіи на театръ войны, корреспондентъ обязанъ немедленно явиться въ Цензурное отдѣленіе Штаба Главнокомандующаго и представить нижеперечисленные документы:

а) Документъ, удостовѣряющій личность (паспортъ или другой).

б) Свою фотографическую карточку, оффиціально засвидѣтельствованную.

в) Свидѣтельство о благонадежности отъ полиціи.

г) Удостовѣреніе отъ редакціи или директора агентства (см. § 1).

Примѣчаніе. Для лицъ иностраннаго подданства свидѣтельство о благонадежности замѣняется письменной рекомендаціей представителя Министерства Иностранныхъ Дѣлъ (см. § 2).

По просмотрѣ этихъ документовъ корреспондентъ утверждается въ званіи военнаго корреспондента на театрѣ войны, при чемъ онъ даетъ подписку въ прочтеніи настоящихъ правилъ.

§ 6. При желаніи кого-либо изъ входящихъ въ составъ дѣйствующей арміи военнослужащихъ, гражданскихъ чиновъ, лицъ, занимающихъ штатныя и нештатныя должности или служащихъ въ войскахъ, быть утвержденными въ качествѣ военнаго корреспондента, необходимо заявленіе о томъ редакціи органа печати или директора агентства въ Цензурное

отдѣленіе Штаба Главнокомандующаго, послѣ чего право быть корреспондентомъ дается Главнокомандующимъ, если не встрѣчается препятствій со стороны непосредственнаго начальства таковаго лица.

При этомъ фотографической карточки и документовъ, удостовѣряющихъ личность, не требуется.

§ 7. По утвержденіи въ Штабѣ Главнокомандующаго военнымъ корреспондентамъ выдается удостовѣреніе на право проживанія въ опредѣленномъ пунктѣ или на пребываніе въ раіонѣ избранной корреспондентомъ арміи (округа, тыла).

§ 8. Передвиженіе изъ раіона одной арміи (округа, тыла) въ другой раіонъ безъ соотвѣтствующаго удостовѣренія отъ Цензурнаго отдѣленія Штаба Главнокомандующаго не разрѣшается. Удостовѣренія военные корреспонденты получаютъ лично или по письменному, или телеграфному заявленію.

§ 9. По прибытіи въ раіонъ арміи (округа, тыла) обязательно надлежитъ явиться прежде всего въ штабъ арміи (округа, тыла). Со времени прибытія въ раіонъ арміи (округа, тыла) военные корреспонденты подчиняются и тѣмъ правиламъ, которыя установлены въ данной арміи (округѣ, раіонѣ тыла) въ отношеніи пребыванія ихъ при ней.

§ 10. Для пребыванія военнаго корреспондента при подраздѣленіяхъ армій или отдѣльной войсковой части необходимо разрѣшеніе соотвѣтствующаго начальства. Если же, по военнымъ соображеніямъ, начальникъ сочтетъ присутствіе его нежелательнымъ, то корреспондентъ обязанъ немедленно удалиться.

§ 11. Изложенное въ §§ 7, 9 и 10 относится и до военныхъ корреспондентовъ, избравшихъ мѣстомъ своего пребыванія крѣпость или портъ, но для полученія разрѣшенія на пребываніе въ нихъ—учрежденія, указанныя въ § 4, предварительно испрашиваютъ согласіе на это коменданта крѣпости или начальника порта, по полученіи котораго изъ Штаба Главнокомандующаго можетъ быть выдано разрѣшеніе.

§ 12. Военные корреспонденты обязаны увѣдомлять (по возможности телеграфомъ) Цензурное отдѣленіе Штаба Главнокомандующаго, при какомъ штабѣ или части армій они находятся и о каждой перемѣнѣ въ этомъ отношеніи, чтобы Цензурное отдѣленіе могло всегда снестить съ корреспондентомъ.

§ 13. Военные корреспонденты имѣютъ право покидать часть, отрядъ или армію (округъ, раіонъ тыла), крѣпость, портъ, при которыхъ они находятся, заявивъ предварительно лично соотвѣтствующему начальству объ отъѣздѣ и слѣдуя путемъ, который будетъ имъ указанъ.

§ 14. Военный корреспондентъ обязанъ всегда имѣть при себѣ и представлять по требованію военнаго начальства выданныя ему удостовѣренія и свою засвидѣтельствованную фотографическую карточку.

§ 15. Въ сообщеніяхъ, предназначенныхъ для печати, корреспонденты не должны допускать свѣдѣній, оглашеніе которыхъ можетъ быть полезно противнику и вредно нашей арміи; къ таковымъ прежде всего надо отнести свѣдѣнія, составляющія военную тайну, а затѣмъ тенденціозное искаженіе фактовъ въ описаніи событій и критику дѣйствій и распоряженій начальствующихъ лицъ. Помимо того, недопустимо сообщеніе непровѣренныхъ еще свѣдѣній, преждевременное опубликованіе которыхъ можетъ излишне взволновать общество.

§ 16. Для военныхъ корреспондентовъ безусловно обязательно соблюденіе также тѣхъ требованій военной цензуры и другихъ распоряженій, необходимость которыхъ обусловлена временными обстоятельствами или военной обстановкой.

§ 17. Всѣ телеграммы и письма (для печати и частныя) военныхъ корреспондентовъ за границу и телеграммы о военныхъ дѣйствіяхъ въ Россію представляются ими на цензуру въ цензурныя учрежденія (см. § 4) на театрѣ войны (письма въ незадѣланныхъ оболочкахъ).

§ 18. Телеграммы, предназначенныя для печати или доставляются на цензуру четко написанными въ двухъ экземплярахъ (изъ которыхъ одинъ остается въ цензурномъ учрежденіи и въ томъ случаѣ, если телеграмма не могла быть пропущена), или же посылаются по телеграфу съ ближайшей телеграфной станціи съ отмѣткой «на цензуру».

§ 19. Военные корреспонденты обязаны озаботиться срочнымъ доставленіемъ Цензурному отдѣленію Штаба Главнокомандующаго по два полныхъ экземпляра тѣхъ газетъ и журналовъ, въ которыхъ они сотрудничаютъ въ качествѣ корреспондентовъ.

§ 20. Военные корреспонденты обязаны постоянно носить на лѣвомъ рукавѣ выше локтя установленную повязку краснаго цвѣта съ буквами В. К. выдаваемую Цензурнымъ отдѣленіемъ Штаба Главнокомандующаго. Ношеніе иныхъ повязокъ въ качествѣ отличительнаго знака для корреспондентовъ воспрещается. Настоящій § не касается лицъ, указанныхъ въ § 6.

§ 21. Военные корреспонденты отвѣтственны за свою прислугу, личность которой должна быть законно удостовѣрена.

§ 22. При отъѣздѣ съ театра войны военный корреспондентъ обязанъ явиться въ Цензурное отдѣленіе Штаба Главнокомандующаго и слѣдовать путемъ, который будетъ ему указанъ, черезъ Россію. Иностранцы обязаны слѣдовать въ соотвѣтствующее ближайшее консульство въ Россіи.

§ 23. Нарушеніе настоящихъ правилъ, несоблюденіе требованій военнаго начальства, отсутствіе такта, неоднократно замѣчаемыя въ телеграммахъ и корреспонденціяхъ тенденціозное искаженіе фактовъ или посылка свѣдѣній, излишне волнующихъ общество, влекутъ за собой, поскольку эти дѣянія не предусмотрѣны уголовными законами, объявленіе предостереженія,

запрещеніе корреспондировать на извѣстный срокъ, а въ болѣе серьезныхъ случаяхъ и удаленіе съ театра войны.

Удаленіе съ театра войны не можетъ быть примѣнено къ военнымъ корреспондентамъ изъ лицъ, состоящихъ на службѣ въ дѣйствующей арміи (см. § 6), но лица эти за тѣ же дѣйствія, а также за опубликованіе свѣдѣній, ввѣренныхъ имъ по службѣ, могутъ подлежать, сверхъ объявленія предостереженія или запрещенія корреспондировать, еще и взысканію въ дисциплинарномъ порядкѣ, а также военно-судебной отвѣтственности въ общемъ порядкѣ ихъ службы.

§ 24. Если военный корреспондентъ подлежитъ удаленію съ театра войны, то обязанъ немедленно выполнить это по требованію Штаба Главнокомандующаго, при чемъ удаленіе производится на счетъ самого корреспондента безъ расходовъ для казны. При неимѣніи у удаляемаго денежныхъ средствъ, военныя власти не отвѣчаютъ за дорожныя неудобства, которыя можетъ испытать удаляемый.

§ 25. Изложенное въ §§ 21, 22 и 24 относится и къ прибывшимъ на театръ войны съ цѣлью быть военными корреспондентами, но не утвержденнымъ въ качествѣ таковыхъ. Лица эти обязаны подчиняться также тѣмъ требованіямъ и распоряженіямъ, которыя могутъ быть имъ объявляемы черезъ Цензурное отдѣленіе Штаба Главнокомандующаго.

§ 26. Корреспонденты-фотографы подлежатъ дѣйствію настоящихъ же правилъ, что же касается ихъ спеціальной дѣятельности, то они могутъ дѣлать снимки только съ разрѣшенія начальника того раіона, гдѣ въ данное время находятся.

§ 27. Лица, проживающія на Сахалинѣ, въ Хабаровскѣ и Николаевскѣ и желающія быть утвержденными въ качествѣ военныхъ корреспондентовъ, могутъ быть утверждаемы мѣстными цензурными учрежденіями, которыя руководствуются при этомъ §§ 1—6 Правилъ. Такія утвержденія имѣютъ только мѣстное значеніе для того лишь пункта и раіона, въ которомъ находится учрежденіе, выдавшее разрѣшеніе *), при желаніи же военнаго корреспондента перенести свою дѣятельность изъ указаннаго пункта или раіона, для него обязательно утвержденіе на общихъ основаніяхъ черезъ Цензурное отдѣленіе Штаба Главнокомандующаго.

Генералъ-Квартирмейстеръ
Штаба Главнокомандующаго,
Генералъ-Маіоръ Орановскій.
Генеральнаго Штаба,
Подполковникъ Вальтеръ.

23 іюня 1905 года.
ст. Гунчжулинъ.

*) Цензурныя учрежденія эти обязаны увѣдомлять Цензурное отдѣленіе Штаба Главнокомандующаго о выданныхъ удостовѣреніяхъ на право быть военнымъ корреспондентомъ, также должны увѣдомлять о выѣздѣ ихъ и прекращеніи ими дѣятельности.

Приложеніе № 17.
Д. В.-У. А. № 41120, стр. 7.

ПЕРЕЧЕНЬ

рекогносцировокъ, произведенныхъ офицерами генеральнаго штаба по распоряженію Штаба Маньчжурской арміи и Штаба Главнокомандующаго отъ начала кампаніи до отступленія отъ Мукдена.

Въ Февралѣ и Мартѣ 1904 года.

1) Айсянцзянская позиція (военный инженеръ полковникъ Языковъ и генеральнаго штаба подполковникъ Хростицкій).

2) Хайченская позиція — генеральнаго штаба капитанъ Гиршфельдъ и военный инженеръ капитанъ Ставицкій.

3) Окрестности Ляояна, перевалы Фыншуйлинъ и Модулинъ — генеральнаго штаба полковникъ Драгомировъ и военный инженеръ капитанъ Ставицкій.

4) Дорога Ляоянъ — Саймацзы—Куаньдяньсянь — генеральнаго штаба подполковникъ Пукаловъ.

5) Дорога Ляоянъ—Вандяпуцза—Татунгоу—Фынхуанченъ и Фыншуйлинскій хребетъ отъ перевала Чензелинъ до перевала Сандолинъ — генеральнаго штаба подполковникъ Циховичъ.

5а) Та же дорога—генеральнаго штаба подполковникъ Гиршфельдъ.

6) Дорога Хайченъ—Сюянь—Шахэцзы и позиціи на Далинскомъ перевалѣ и у Сюяня—генеральнаго штаба подполковникъ Хануковъ.

7) Дорога Ляоянъ—Даванъ и укрѣпленія у Давана — генеральнаго штаба полковникъ Ухачъ-Огоровичъ и капитанъ Кондратьевъ.

8) Раіонъ Синминтинъ — Ляоянъ—устье р.р. Хайченхэ и Тайцзыхэ—генералъ-маіоръ Папенгутъ, генеральнаго штаба подполковники Оболешевъ, Вахрушевъ, капитаны Пфингстенъ и Булгаринъ и причисленный къ генеральному штабу штабсъ-капитанъ Свѣчинъ (младшій).

9) Три дороги по направленію Ляоянъ—Мукденъ—Тѣлинъ—генеральнаго штаба полковникъ Нечволодовъ.

10) Позиція у Мукдена и Тѣлина—генеральнаго штаба капитанъ Свѣчинъ (старшій).

11) Рекогносцировка р. Тайцзыхэ отъ г. Ляояна до д. Даванъ—генеральнаго штаба капитанъ Поворинскій.

12) Рекогносцировка морского побережья Дагушань — Тапингоу для опредѣленія возможности десанта и путей Сюянь — Дагушань и Фынхуанченъ—Дагушань—генеральнаго штаба капитанъ баронъ Винекенъ.

Въ Апрѣлѣ 1904 года.

1) Позиціи Ляндясаньскія и у Кофынцзы—генеральнаго штаба подполковники Циховичъ и Хануковъ.

2) Раіонъ между дорогой Ляоянъ—Ляншангуань и р. Тайцзыхэ—генеральнаго штаба капитанъ Каменскій.

3) Дорога Мукденъ—Мицзы и далѣе по Тайцзыхэ до Ченсыфугоу — генеральнаго штаба полковникъ Ельшинъ.

4) Фыншуйлинскій хребетъ — отъ перевала Далинъ до Сандолина — офицеры дивизіи генерала Ренненкампфа.

5) Позиціи на Далинскомъ перевалѣ и у Тадою—генеральнаго штаба подполковникъ Самойловъ.

6) Подступы къ Ляояну съ юга и востока — группа офицеровъ генеральнаго штаба подъ руководствомъ генералъ-квартирмейстера.

7) Позиція у Мукдена—Генеральнаго Штаба полковникъ Драгомировъ.

8) Изслѣдованіе трехъ параллельныхъ дорогъ отъ Ляояна до Кайджоо—4-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка подполковникъ фонъ-Раабенъ и 3 офицера I Сибирскаго корпуса.

9) Изслѣдованіе позиціи у Кайюяня — генеральнаго штаба подполковникъ Вахрушевъ.

Въ Маѣ 1904 года.

1) Позиція у д. Таампинъ—генеральнаго штаба капитанъ Кондратьевъ.

2) Подступы съ юга и востока къ Ляоянскимъ укрѣпленіямъ—группа офицеровъ генеральнаго штаба подъ руководствомъ генералъ - квартирмейстера.

3) Подступы къ лѣвому флангу Айсанцзянской позиціи—генеральнаго штаба капитанъ Кондратьевъ.

4) Дорога вдоль Тайцзыхэ на Мицзы и Саймацзы—генеральнаго штаба капитанъ Ждановъ.

5) Броды на р. Тайцзыхэ отъ форта № 8 до д. Сетунцзы—генеральнаго штаба подполковникъ Хануковъ.

6) Дорога Сихэянъ—Беньсиху—Янтай—генералъ-маіоръ Папенгутъ.

7) Перевалъ Фынсяолинъ I — генеральнаго штаба полковникъ Драгомировъ и капитанъ баронъ Винекенъ.

8) Дорога Ляоянъ—Янтай—Фушунъ—Тѣлинъ съ обходомъ съ востока позицій на этомъ направленіи — генеральнаго штаба подполковникъ Гиршфельдъ.

Въ Іюнѣ 1904 года.

1) Позиція у Кангуалина — Генеральнаго Штаба подполковникъ Циховичъ.

2) Позиціи у Ташичао—генеральнаго штаба полковникъ Драгомировъ и подполковникъ Циховичъ и группа офицеровъ генеральнаго штаба подъ руководствомъ начальника Штаба арміи.

3) Позиція у д. Хучжуантунь — генеральнаго штаба подполковникъ Циховичъ и капитанъ Свѣчинъ.

4) Позиціи и квартирный раіонъ у Хайчена — генеральнаго штаба подполковникъ Циховичъ, капитаны Ждановъ и Свѣчинъ.

Примѣчаніе: въ этомъ мѣсяцѣ для производства рекогносцировки мѣстности былъ прикомандированъ изъ Штаба арміи къ штабу 4-го Сибирскаго армейскаго корпуса генеральнаго штаба подполковникъ Вахрушевъ.

Въ Іюлѣ и Августѣ 1904 года.

1) Позиція у Хайчена — группа офицеровъ генеральнаго штаба подъ руководствомъ начальника Штаба арміи.

2) Семь дорогъ отъ Ляояна до Мукдена (офицеры, причисленные къ генеральному штабу штабсъ-капитаны Марковъ, Изергинъ, Раша, Ягодкинъ, Михайловъ, Маркодѣевъ и Шевцовъ).

3) Изслѣдованіе обхода Кайджооской позиціи съ востока—генеральнаго штаба подполковники Циховичъ, Базаровъ и капитанъ Свѣчинъ.

4) Позиціи у Ляояна по линіи Маѣтунь—Интаюань—Кавлицунь—Сяпу—генеральнаго штаба полковникъ Драгомировъ и подполковникъ Базаровъ.

5) Позиція у Цофантунь—Генеральнаго Штаба капитанъ Левандовскій.

6) Дороги Мукденъ—Беньсиху, Сяофаншинъ—Баньюпуза—Мицзы, и Фушунъ—Шихуйченъ Мицзы—причисленные къ генеральному штабу капитанъ Михайловъ, штабсъ-капитаны Раша и Маркодѣевъ.

7) Раіонъ между Сыквантунь и Бенсиху—генеральнаго штаба подполковникъ Хануковъ.

8) Изслѣдованіе мѣстности для перехода въ наступленіе со стороны д. Лотатай на Янтайскія копи и восточнѣе — генеральнаго штаба подполковники Циховичъ, Базаровъ и причисленные къ генеральному штабу штабсъ-капитаны Марковъ и Изергинъ.

9) Дороги отъ линіи Ляоянъ—Янтай—Шилихэ на Беньсиху — причисленные къ генеральному штабу штабсъ-капитаны Изергинъ и Шевцовъ.

10) Раіонъ Айсанцзань—Пхайлунтунь—Шахэ (южное)—причисленный къ генеральному штабу штабсъ-капитанъ Марковъ.

11) Фулинскія позиціи—генералъ-маіоръ Харкевичъ, полковникъ Драгомировъ и подполковникъ Циховичъ.

Въ Сентябрѣ 1904 года.

1) Раіонъ между р. Хуньхэ и параллелью Тѣлина—генеральнаго штаба полковникъ Драгомировъ, подполковникъ Вахрушевъ, капитаны графъ Игна-

тьевъ, Одинцовъ и причисленный къ генеральному штабу штабсъ-капитанъ Маркодѣевъ.

2) Дорога Мукденъ—Фаншинъ—генеральнаго штаба капитаны Свѣчинъ и Одинцевъ.

3) Дорога—Мукденъ—Шихуйченъ—генеральнаго штаба подполковникъ Вицнуда.

4) Дорога Фулинъ—ст. Шахэ — генеральнаго штаба капитанъ графъ Игнатьевъ.

5) Дорога Фулинъ—ст. Янтай — генеральнаго штаба капитанъ Кондратьевъ.

6) Раіонъ Фулинъ—Каубанзай—Гаотулинскій перевалъ—Тита—генеральнаго штаба подполковникъ Запольскій и капитанъ Поворинскій.

7) Раіонъ сѣвернѣе линіи Фулинъ—Кіузань до перевала Илу — генеральнаго штаба подполковникъ Запольскій и капитанъ Поворинскій.

8) Дорога Фушунъ — Фаннюгоу — Тѣлинъ — штабсъ-капитанъ Жикулинъ.

9) Исправленіе карты въ раіонѣ восточнѣе дороги Гудзяцзы—Эрдагоу—причисленные къ генеральному штабу штабсъ-капитаны Сахаровъ и Шуберскій.

10) Передовая непріятельская позиція на фронтѣ Тундіэргадоу — Баньюпуза — генеральнаго штаба подполковникъ Ломновскій и капитанъ Кузнецовъ.

Въ Октябрь 1904 г.

1) Позиціи по линіи Фындяпу—перевалъ Гаотулинъ съ исправленіемъ карты—генеральнаго штаба подполковникъ Циховичъ.

2) Передовыя непріятельскія позиціи по линіи Хоусандаганза—Фындяпу—генералъ-маіоръ Харкевичъ, подполковники Запольскій, Ломновскій и Циховичъ.

3) Передовыя непріятельскія позиціи по линіи Сахэпу—Хуляунтунь—генеральнаго штаба подполковникъ Циховичъ и капитанъ Одинцовъ.

4) Переправы на р. Шахэ отъ д. Сахэпу до Путиловской сопки — генеральнаго штаба подполковникъ Циховичъ.

Въ Ноябрь 1904 года.

1) Раіонъ между переваломъ Гаотулинъ—Цинхеченъ—р. Тайцзыхэ—генеральнаго штаба подполковникъ Можейко съ группой топографовъ.

2) Позиція для прикрытія Сяхетунскаго узла — генеральнаго штаба подполковникъ Циховичъ.

Въ Январѣ 1905 года.

Рекогносцировка нашихъ и непріятельскихъ позицій послѣ Сандепускаго боя по линіи Чжантань — Ямандапу — генеральнаго штаба подполковники Циховичъ и Болховитиновъ.

Въ Февралѣ 1905 года.

Рекогносцировка раіона Мукденъ—Синминтинъ—Чжанутаймынь—Факумынь—генеральнаго штаба подполковникъ Циховичъ и корпуса военныхъ топографовъ штабсъ-капитанъ Любицкій.

Генеральнаго Штаба
Подполковникъ Кузнецовъ.

Н О Р

выдачи топографическихъ картъ, выработанная Штабомъ

ЧИСЛО ЭКЗЕМПЛЯРОВЪ.	Верстовой Ляодуна.	2-верст. Южной Маньчжуріи.	4-верст. Мукденской провинціи Хвостова.
На каждый стрѣлковый полкъ	25	25	10
» » пѣхотный »	25	25	10
» » казачій или драгунскій	25	25	10
» каждую батарею или паркъ	1	1	1
» штабъ корпуса или дивизіи	10	10	3
Управленію бригады пѣхотной, артиллерійской и парковой	4	4	3
На каждый саперный, желѣзнодорожный, понтонный и телеграфный баталіонъ	—	—	3
На пластунскій баталіонъ	—	—	3
» управленіе дивизіона	1	1	1
» каждый резервный баталіонъ	Въ зависимости отъ стоянки.		

Начальникъ Штаба

Маньчжурскихъ

Генералъ-

Приложеніе № 18.

Д. В.-У. А. № 42697, стр. 44.

М А

Военно-Окружныхъ Управленій Маньчжурской арміи.

10-верст. Сѣверной Маньчжуріи.	10-верст. Кореи Дальняго Востока.	20-верст. Подполковника Хвостова.	40-верст. Кореи листы 16 и 24.	Японскаго переводчика.	Нѣкоторыя свѣдѣнія о японскихъ войскахъ.	Алфавитный указатель Мукденской провинціи.	Описаніе Мукденской провинціи.
11	8	20	2	10	2	10	2
21	8	20	2	16	2	10	2
21	8	20	2	10	2	10	2
2	1	1	1	2	2	10	2
4	8	5	2	5	2	10	2
3	3	5	2	2	2	10	2
5	3	5	1	5	2	3	2
6	3	5	1	5	2	3	2
2	1	1	1	2	2	10	2
10	Въ зависимости отъ стоянки.			2	2	1	1

тыла

арміи,

Маіоръ Глинскій.

ПРИМѢЧАНІЯ

къ тому VII, части 2-й.

Номера примѣчаній въ текстѣ обозначены двумя шрифтами: а) поясняющихъ или дополняющихъ изложенное въ текстѣ—жирнымъ шрифтомъ и цифра заключена въ большія скобки—(**20**); б) указывающихъ только ссылку на документъ или источникъ — обыкновеннымъ шрифтомъ и цифра заключена въ малыя скобки — (10).

Встрѣчающееся къ примѣчаніяхъ и приложеніяхъ сокращеніе—Д. В.-У. А. означаетъ: Дѣло Военно-Ученаго Архива Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба.

Къ XI главѣ, «Желѣзныя дороги».

1. Обзоръ дѣятельности Министерства Путей Сообщенія за десятилѣтіе съ 1894 по 1904 г., стр. 109.
2. Означенное Совѣщаніе собиралось подъ предсѣдательствомъ гр. Сольскаго.
3. Техническія улучшенія пути заключались: въ замѣнѣ 18-фунтовыхъ рельсъ 24-фунтовыми, въ уширеніи полотна дороги, въ увеличеніи балластнаго слоя и въ замѣнѣ деревянныхъ мостовъ желѣзными на каменныхъ устояхъ.
4. Между Ачинскомъ и Нижнеудинскомъ (699 вер.), между Зимой и Половиной (138 вер.), при предѣльныхъ уклонахъ въ 0,0174 и радіусахъ закругленій въ 120 саж., предѣлъ состава опредѣлялся въ 24 груженыхъ единицы, но и при этомъ требовалась двойная тяга; при одиночной же тягѣ предѣльный составъ былъ только 16 груженыхъ единицъ.
5. Отч. упр. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 8).
6. Совѣщаніе по первому вопросу состоялось 18 января 1904 г. въ составѣ Министровъ: Путей Сообщенія и Военнаго, Управляющаго Мин. Финансовъ, Н-ка Главнаго Штаба и другихъ лицъ; совѣщаніе по второму вопросу состоялось 30 января того же года подъ предсѣдательствомъ члена Гос. Сов. инженеръ-генерала Петрова.
7. Тел. Гл-щаго Воен. Мин. 20 ноября 1904 г. № 3491. (Д. В.-У. А. № 41374, стр. 171).
8. Справка Управленія Каз. жел. дор. 29 ноября 1908 г. № 2241.
9. Кромѣ того, одинъ тонель — на восточномъ участкѣ Култукъ-Мысовая, такимъ образомъ на всемъ протяженіи 244 в. Кругобайкальской дороги было 39 тонелей.
10. Обз. дѣят. Мин. Пут. Сообщ. за десятилѣтіе съ 1894 по 1904 г.
11. 600—800 чел. размѣщалось на нижней палубѣ между вагонами и 1.400—1.500 чел.— на верхней палубѣ. Въ 1900 году были случаи одновременной посадки 3.000 чел.
12. Рап. зав. пер. в. Иркутскаго раіона 18 ноября 1903 г. № 188. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 1).
13. На ледоколѣ „Ангара“ перевозились пассажиры и до 10 вагоновъ клади въ разгрузку.
14. Тел. Намѣстника Мин. Пут. Сообщ. 7 іюня 1904 г. № 1177 и отвѣтная тел. Мин. Пут. Сообщ. Нам-ку 8 іюня 1904 г. № 219. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 402 и 456).
15. Журналъ Совѣщанія. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 496).
16. Обзоръ дѣят. Мин. Пут. Сообщ. за десятилѣтіе съ 1894 по 1904 г., стр. 147.
17. Ледоколъ „Байкалъ“ поднималъ 3 паровоза или 3 кл. Пульмановскихъ вагона на средній путь и 18 обыкновенныхъ крытыхъ вагоновъ на два боковыхъ пути, уложенные на нижней палубѣ. При погрузкѣ обыкновенныхъ крытыхъ вагоновъ на всѣ три пути ихъ помѣщалось, какъ уже было упомянуто выше, 28.
18. Обз. дѣят. Мин. Пут. Сообщ. за десятилѣтіе съ 1894 по 1904 г., стр. 147—150.
19. Изъ нихъ 411 теплушекъ, 1.612 обыкновенныхъ крытыхъ вагоновъ и 262 платформы.
20. Походнымъ порядкомъ на Култукъ во время перерыва въ переправѣ черезъ оз. Байкалъ слѣдовали первые эшелоны Сибирскихъ казаковъ. Для облегченія работы ледокола этимъ же порядкомъ продолжали слѣдовать и прочіе эшелоны Сибирскихъ казаковъ, а затѣмъ Оренбургскіе и Уральскіе казаки. Всего по временному

пути Култукъ—Танхой съ 20 апрѣля по 23 мая 1904 г. было перевезено 12.552 казака и 17.080 лошадей.

21. Тел. Нам-ка Упр-щему Дѣл. Ком. Д. В. 15 января 1904 г. № 229. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 25).
22. Тел. К-щаго арм. Нам-ку 28 февр. 1904 г. № 89. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 94).
23. Журналъ Совѣщанія. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 496).
24. Тел. В. Мин. К-щему арміей 26 окт. 1904 г. № 6194. (Д. В.-У. А. № 41374, стр. 39).
25. Тел. н-ка Заб. ж. д. Гл-щему 17 дек. 1904 г. № 18880. (Д. В.-У. А. № 41380, стр. 256).
26. Отч. упр. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 250).
27. Тел. Гл-щаго Мин-ру Пут. Сообщ. 16 декабря 1904 г. № 10285. (Д. В.-У. А. № 41374, стр. 404).
28. Отч. упр. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 252).
29. Тел. зав. пер. в. Ирк. раіона н-ку в. с. при Гл-щемъ 10 марта 1905 г. № 2893. (Д. В.-У. А. № 41375, стр. 52).
30. Тел. зав. пер. в. Ирк. раіона н-ку в. с. при Гл-щемъ 3 апрѣля 1905 г. № 3834. (Тамъ же, стр. 107).
31. Тел. н-ка Заб. ж. д. Гл-щему 9 апрѣля 1904 г. № 7655. (Тамъ же, стр. 134).
32. Справка. (Д. В.-У. А. № 36603, стр. 85).
33. Отч. упр-ія К. В. ж. д., составленный полк. Дружининымъ, стр. 4 и 5.
34. Одна куб. сажень дровъ соотвѣтствуетъ 250 пудамъ Чжалайнорскаго каменнаго угля, невысокаго качества съ большой примѣсью землистыхъ веществъ.
35. Вѣдомость упр-ія К. В. ж. д. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 152).
36. Отч. упр-ія К.-В. ж. д., составл. полк. Дружининымъ, стр. 5.
37. Тел. Нам-ка В. Мин-ру 17 января 1904 г. № 174. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 13).
38. По нѣкоторымъ слухамъ, непровѣреннымъ до сего времени, бобы и зерно перевозились по заказамъ японскаго правительства.
39. Отн. упр. К. В. ж. д. въ Штабъ Нам-ка 10 янв. 1904 г. № 94. (Д. Об. Арх. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9633, стр. 2).
40. Тел. упр. К. В. ж. д. въ Штабъ Нам-ка 12 января 1904 г. № 507. (Тамъ же, стр. 3).
41. Резолюція на предыдущемъ документѣ.
42. Тел. Нам-ка упр. К. В. ж. д. 13 января 1904 г. № 177. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 17).
43. Тел. Нам-ка Упр-щему Дѣл. Ком. Д. В. 15 января 1904 г. № 231. (Тамъ же, стр. 27).
44. Всеп. докладъ Мин. Фин. 16 января 1904 г. (Архивъ Общей Канц. Мин-ства Финансовъ).
45. Письмо В. Мин-ра Нам-ку 8 января 1904 г. безъ номера. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 46).
46. Эти предположенія имѣли въ виду перевозку изъ Евр. Россіи 264 эшелоновъ, изъ Сибирскаго округа—108 и изъ Забайкалья—90.
47. Тел. упр. К. В. ж. д. Нам-ку 16 января 1904 г. № 710. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 31).
48. Докладъ Нам-ку 24 января 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 43).
49. Въ это время перевозились сформированные въ Европ. Россіи третьи баталіоны всѣхъ Восточно-Сибирскихъ стрѣлковыхъ полковъ и четвертыя батареи Восточно-Сибирскихъ стрѣлковыхъ артиллерійскихъ бригадъ.
50. Тел. Нам-ка Упр-щему Дѣл. Ком. Д. В. съ копіями Министрамъ Военному и Финансовъ 25 января 1904 г. № 333. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 44).
51. Отч. упр. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 19).
52. Тел. В. Мин-ра Нам-ку 29 января 1904 г. № 328. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 64).
53. Тел. упр. К. В. ж. д. н-ку жел.-дор. отд. Шт. Нам-ка 13 февраля 1904 г. № $\frac{2161}{2180}$ (Д. Об. Арх. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9633, стр. 29).
54. Почтовый поѣздъ большею частью шелъ прицѣпкою къ воинскимъ поѣздамъ, самостоятельно же продвигался только за счетъ хозяйственнаго движенія, когда невозможенъ былъ первый способъ.
55. Тел. упр. К. В. ж. д. н-ку жел.-дор. отд. Шт. Нам-ка 4 февраля 1904 г. безъ номера и тел. н-ка в. с. Приам. в. окр. ему же 6 февраля 1904 г. № 55. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 75 и 79).
56. Докладъ н-ка жел.-дор. отд. Шт. Нам-ка 20 февраля 1904 г. № 259. (Д. В.-У. А. № 36631, стр. 21).
57. Тел. зав. пер. в. Кит. раіона 4 марта 1904 г. № 1160 н-ку в. с. арміи. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 114).

58. Тел. Мин-ра Фин. Нам-ку 24 марта, безъ номера. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 120).
59. Тел. Мин-ра Фин. Нам-ку 8 и 9 апрѣля 1904 г. №№ 104 и 106. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 280 и 281).
60. Докладъ н-ка жел.-дор. отд. 24 апрѣля. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 296).
61. Тел. Мин-ра П. Сообщ. Нам-ку 1 апрѣля 1904 г. № 6227. (Д. В.-У. А. № 36631, стр. 133).
62. Рап. К-щаго арміей Нам-ку 27 марта 1904 г. № 4. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 295).
63. Въ дѣйствительности къ этому сроку цифра людей была нѣсколько менѣе и достигала всего лишь 240.000, см. ч. 1, гл. V, „Интендантская часть".
64. Журналъ совѣщанія комиссіи 18 апрѣля 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 300).
65. При этомъ были приняты: наибольшее разстояніе между остановочными пунктами — 11,7 вер., средняя скорость — 23 вер. и стоянки — 7½ мин.
66. Предп-іе н-ка жел.-дор. отд. Шт. Нам-ка н-ку в. с. арміи 5 мая 1904 г. № 933. (Д В.-У. А. № 36604, стр. 315).
67. Тел. Нам-ка Упр-щему Дѣл. Ком. Д. В., Мин-ру Фин. и Военному 28 апр. 1904 г. №№ 881, 885 и 887. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 309, 310 и 312).
68. Въ эшелонѣ помѣщалось около 1 вер. укладочнаго матеріала.
69. Тел. генерала Левашева н-ку в. с. арміи 13 мая 1904 г. № 2775. (Д. В.-У. А. № 36519, стр. 25).
70. Отч. упр-ія К. В. ж. д., составленный полк. Дружининымъ, стр. 48.
71. Тел. генерала Левашева н-ку в. с. арміи 19 іюля 1904 г. № 3507. (Д. В.-У. А. № 36604, стр. 476).
72. Журн. Совѣщанія 21 августа 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36605, стр. 140).
73. Отн. упр. К. В. ж. д. н-ку в. с. 10 іюля 1904 г. № 10107. (Д. В.-У. А. № 36631, стр. 217).
74. Докладъ н-ка жел.-дор. отд. Шт. Нам-ка 9 августа 1904 г. и записка Комиссіи. (Д. В.-У. А. № 36605, стр. 126 и 190).
75. Отн. упр. К. В. ж. д. н-ку в. с. арміи 5 іюля 1904 г. № 9040. (Д. В.-У А. № 36605, стр. 93).
76. Тел. упр. К. В. ж. д. н-ку в. с. арміи 7 сент. 1904 г. № $\frac{12824}{12217}$. (Д. Об. Арх. Гл. Шт Гл. Оп. Вр. Хр. № 9143, стр. 127).
77. Тел. К-щаго арм. Мин. Фин. 11 апрѣля 1904 г. № 2975. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 83).
78. Докладъ н-ка в. с. н-ку Штаба арміи 16 сент. 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36527, стр. 6).
79. Отч. экспл. отдѣл. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 14).
80. Отн. упр. К. В. ж. д. н-ку в. с. арміи 16 сент. 1904 г. № 12641. (Д. В.-У. А № 36605, стр. 216).
81. Къ срочнымъ грузамъ принадлежали: боевые припасы, теплая одежда и нѣкоторые пищевые продукты, отсутствовавшие на мѣстномъ рынкѣ.
82. 26 августа было отправлено 2 поѣзда, 27 и 28 — по одному, 29 — 3 поѣзда, послѣдующіе дни до выправленія движенія — по 6 поѣздовъ.
83. Тел. генерала Левашева н-ку в. с. арміи 20 сент. 1904 г. № 5333. (Д. В.-У. А. № 36631, стр. 310).
84. Предп-іе н-ка в. с. при Гл-щемъ н-ку в. с. тыла 14 ноября 1904 г. № 6678. (Д. В.-У. А. № 41374, стр. 166).
85. Отч. упр. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 127).
86. Журналъ Совѣщанія 17, 20 и 21 декабря 1904 г. (Д. В.-У. А. № 41382, стр. 46—53).
87. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 13 марта 1905 г. № 200. (Д. В.-У. А. № 41379, стр. 89).
88. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 31 декабря 1904 г. № 10097. (Д. В.-У. А. № 41382, стр. 70).
89. Въ это время на Кит. Вост. ж. дорогѣ состоялъ 731 паровозъ.
90. Тел. упр. К. В. ж. д. 21 января 1905 г. № $\frac{1080}{4234}$ (Д. В.-У. А. № 41374, стр. 50).
91. Представителями отъ Военнаго Министерства были г.-л. Нидермиллеръ и полк. Савичъ.
92. Тел. н-ка Упр-ія Жел. дор. 29 января 1905 г. № 466. (Д. В.-У. А. № 41374, стр. 76).
93. Подъ этими поѣздами подразумѣвались поѣзда, подвозившіе матеріалы для дальнѣйшаго усиленія дороги и для подготовки возстановленія ея при движеніи арміи на югъ. Хозяйственные поѣзда, обслуживавшіе текущія потребности дороги, въ эту категорію поѣздовъ не входили.

94. Зап. Гл-щаго 22 декабря 1904 г. (Д. В.-У. А. № 41374, стр. 146).
95. Тел. Гл-щаго Мин-рамъ Финансовъ, Военному и Пут. Сообщ. 3 февраля 1905 г. №№ 664, 665 и 669. (Д. В.-У. А. № 41379, стр. 83, 85).
96. Тел. Мин-ра Финансовъ Гл-щему 20 февраля 1905 г. № 61. (Д. В.-У. А. № 41382, стр. 109).
97. Тел. Мин-ра Финансовъ Гл-щему 10 марта 1905 г. № 93. (Д. В.-У. А. № 41374 стр. 265).
98. Тел. Мин-ра Финансовъ Гл-щему 13 марта 1905 г. № 97. (Д. В.-У. А. № 41382, стр. 202).
99. Въ дѣйствительности въ апрѣлѣ на ст. Маньчжурія прибывало болѣе 11 поѣздовъ въ сутки.
100. Разница въ величинѣ поѣздовъ обусловливалась большею тяговою силою паровозовъ Кит. Вост. ж. д.
101. Докладъ н-ка Штаба Гл-щаго 1 іюня 1905 г. № 465. (Д. В.-У. А. № 41383, стр. 127).
102. Журналъ Совѣщанія 10 и 12 іюля 1905 г. (Тамъ же, стр. 159—166).
103. Къ требованіямъ послѣдней категоріи относились: постройка мостовъ на грунтовыхъ дорогахъ, постройка навѣсовъ для интендантскихъ складовъ, приспособленіе зданій для жилыхъ помѣщеній, устройство землянокъ и проч.
104. Докладъ н-ка Штаба Гл-щаго 10 іюля 1905 г. № 566. (Д. В.-У. А. № 41383, стр. 198).
105. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 7 іюня 1905 г. № 493. (Тамъ же, стр. 142).
106. Результатъ совѣщанія комиссіи. Отч. пол. дор. упр. экспл. отд. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 3).
107. Отч. техн. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 40).
108. Тамъ же, стр. 31.
109. Письмо генерала Линевича Нам-ку 25 февр. 1904 г. № 530. (Д. В.-У. А. № 36606, стр. 2).
110. Рап. К-щаго арміей Нам-ку 30 марта 1904 г. № 8. (Тамъ же, стр. 28).
111. Тел. Мин. Финансовъ Нам-ку 7 іюня 1904 г. безъ номера. (Тамъ же, стр. 76).
112. Тел. Нам-ка Мин-ру Финансовъ 10 іюня 1904 г. № 1203. (Тамъ же, стр. 78).
113. Тел. генерала Флуга н-ку Штаба арміи 10 іюня 1904 г. № 1202. (Д. В.-У. А. № 36496, стр. 123).
114. Тел. н-ка Штаба арміи н-ку Штаба Нам-ка 19 іюня 1904 г. № $\frac{6287}{2087}$. (Тамъ же, стр. 113).
115. Тел. К-щаго арміей Нам-ку 19 іюня 1904 г. № 5870. (Д. В.-У. А. № 36606, стр. 96).
116. Тел. Нам-ка В. Мин-ру 23 іюня 1904 г. № 1291. (Тамъ же, стр. 102).
117. Свѣдѣнія о положеніи работъ инж. Бочарова. (Д. В.-У. А. № 36496, стр. 73).
118. Отч. технич. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 35).
119. Тамъ же, стр. 36.
120. Тел. Гл-щаго н-ку в. с. 14 декабря 1904 г. № 1659. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 131).
121. Очеркъ постройки и эксплоатаціи путей сообщенія на театрѣ в. дѣйст. во время Русско-Японской войны 1904—1905 гг. Инженера Ю. Лебедева, стр. 47.
122. Всеп. тел. Гл-щаго 1 августа 1905 г. № 1356. (Д. В.-У. А. № 41393, стр. 217).
123. Тел. Гл-щаго Н-ку Ген. Шт. 1 августа 1905 г. № 289. (Тамъ же, стр. 216).
124. Высоч. тел. 8 августа 1905 г. (Тамъ же, стр. 243).
125. Тел. Гл-щаго н-ку в. с. 8 августа 1905 г. №№ 1372 и 1373. (Д. В.-У. А. № 41354, стр. 66 и 69).
126. Тел. Н-ка Ген. Шт. Гл-щему 6 августа 1905 г. № 7186. (Д. В.-У. А. № 41393, стр. 234).
127. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 8 августа 1905 г. № 733. (Д. В.-У. А. № 41354, стр. 72).
128. Тел. Гл-щаго Мин-рамъ Военному, Финансовъ и Пут. Сообщ. 11 августа 1905 г. №№ 3342, 3345 и 3346. (Тамъ же, стр. 81—83).
129. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 18 августа 1905 г. № 753. (Тамъ же, стр. 115).
130. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 19 августа 1905 г. № 755. (Тамъ же, стр. 131).
131. Тамъ же.
132. Тел. Мин-ра Фин. Гл-щему 19 августа 1905 г. № 262. (Тамъ же, стр. 156).
133. Тел-мы Мин. Фин. и Н-ка Ген. Шт. Гл-щему 27 августа 1905 г., безъ номера и 29 августа 1905 г. № 9897. (Тамъ же, стр. 188 и 189).
134. Резолюція на докладѣ н-ка Штаба Гл-щаго 29 августа 1905 г. № 779. (Тамъ же, стр. 191).
135. Предп-іе Нам-ка К-щему в. Кван. обл. 14 января 1904 г. № 230. (Д. В.-У. А. № 36604 стр. 24).

136. Исторія дѣятельности Заамурск. жел.-дор. бриг., стр. 2. (Архивъ Правл. Общ. К. В. ж. д).
137. Тамъ же, стр. 3.
138. Тел. полк. Захарова н-ку жел.-дор. отд. Шт. Нам-ка 24 апрѣля 1904 г. № 1438. (Д. В.-У. А. № 41432, стр. 13).
139. Рап. упр-щаго К. В ж. д. К-щему арміей 30 іюля 1904 г. № 10196. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 78).
140. Тел. н-ка в. с. арміи упр. К. В ж. д. 15 августа 1904 г. № 2548. (Тамъ же, стр. 79).
141. Приказъ упр. К. В. ж. д. 23 окт. 1904 г. № 661.
142. Были взорваны мосты, начиная съ юга: на 514-й вер. черезъ Хуньхэ отверстіемъ въ 345 саж., на 454-й черезъ Фанхэ—45 саж., на 439-й черезъ Цайхэ—135 с., на 428-й черезъ Пайсюхэ—45 с., на 406-й черезъ Чинхэ—300 с., на 395-й черезъ Мечентай—15 с., на 392-й у Таинфанъ—30 с., на 386-й у Хедясиндзы—40 с., на 381-й черезъ Мазунхэ—45 с., на 370-й—Падясуйхэ—30, на 359-й у Шуанмяоцзы — 30, на 353-й у Хотхомзы—30, на 348-й у Эльдаогоу—10, на 344-й—черезъ Манчихэ—60, на 343-й у Мяозюу—60.
143. Отъ техн. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 48).
144. Тел. упр. К. В. ж. д. н-ку пол. дор. упр. 10 іюля 1905 г. № 4949. (Д. В.-У. А. № 41377, стр. 78).
145. Всеп. тел. Гл-щаго 1 августа 1905 г. № 1355. (Тамъ же, стр. 121).
146. Тел. н-ка в. с. при Гл-щемъ упр-щему К. В. ж. д. 28 августа 1905 г. № 3518. (Тамъ же, стр. 145).
147. Обзоръ дѣятельности Мин. Пут. Сообщ. за десятилѣтіе съ 1894 по 1904 г.
148. Справка объ Уссурійской ж. д. (Д. В.-У. А. № 36605, стр. 104—117).
149. Журналъ Совѣщанія 23 іюля 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36605, стр. 132).
150. Докладъ н-ка жел.-дор. отд. Штаба Нам-ка 9 августа 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36605, стр. 131).
151. Журналъ совѣщанія 23 іюля 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36605, стр. 132).
152. Тел. н-ка Усс. ж. д. 20 февраля 1904 г. № 100. (Д. Об. Арх. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр., стр. 51).
153. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 6 апрѣля 1905 г. № 253. (Д. В.-У. А. № 41392, стр. 5).
154. Всего было назначено: въ войска Приамурскаго округа и Квантунской области 24.376 чел., для Сибирскаго и Квантунскаго экипажей Тихоокеанской эскадры 4.044 чел. и для Заамурскаго округа пограничной стражи 5.000 чел., итого 33.420; изъ нихъ 11.015 чел. было уроженцевъ Сибирскихъ губерній и 22.405—внутреннихъ губерній.
155. Отч. о дѣятельности Упр. В. С. Гл. Штаба за время войны, составленный генераломъ Милеантомъ.
156. Высоч. повелѣніе 27 марта 1904 г.
157. 5-й Иркутскій, 6-й Енисейскій и 7-й Красноярскій.
158. Осадная артиллерійская рота была сформирована по Высоч. повелѣнію 26 мая.
159. По времени перевозки дружины слѣдовали въ слѣдующемъ порядкѣ: 15-я, 14-я, 9-я, 10-я, 11-я, 12-я, 13-я и 16-я.
160. Отч. о дѣят. Упр. В. С. Гл. Шт., составленный генераломъ Милеантомъ.
161. Съ 25 января по 20 февраля должны были отправиться 50 поѣздовъ; съ 21 февраля по 16 марта—96 поѣздовъ.
162. Кромѣ Военнаго Министерства, требованія на перевозки грузовъ предъявлялись Морскимъ Министерствомъ—для надобностей Тихоокеанской эскадры, Министерствомъ Путей Сообщенія—для надобностей казенныхъ жел. дорогъ Азіатской Россіи, Министерствомъ Финансовъ—для надобностей общества Кит. Вост. жел. дор., Министерствомъ Внутр. Дѣлъ—для надобностей мѣстнаго населенія Сибири и Дальняго Востока, обществомъ Краснаго Креста—для оборудованія учреждаемыхъ на театрѣ войны лечебныхъ заведеній.
163. Постановленіе Исполнительнаго Комитета въ іюнѣ 1904 г. (Отч. генерала Милеанта).
164. Эта мѣра была установлена Исполн. Комитетомъ съ 20 іюля 1904 г. (Тамъ же).
165. Изъ 2.285 перекаченныхъ по льду вагоновъ, съ грузомъ было передано только 28, прочіе — порожнякомъ. Происходило это вслѣдствіе того, что передавался почти исключительно подвижной составъ войсковыхъ эшелоновъ; люди переходили Байкалъ походнымъ порядкомъ, вагоны же перекатывались пустые. Эта

мѣра вызывалась необходимостью усилить паркъ Забайкальской и Кит. Вост. жел. дорогъ теплушками для войсковыхъ перевозокъ, которыя имъ предстояло еще выполнить до наступленія теплаго времени.

166. Тел. Воен. Мин-ра Гл-щему 26 окт. 1904 г. № 6194. (Д. В.-У. А. № 41374, стр. 39).
167. Тел. генерала Левашева н-ку в. с. при Гл-щемъ 14 апрѣля 1905 г. № 3452. (Д. В.-У. А. № 41393, стр. 46).
168. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 41285, стр. 18—I ч. и 11—II ч.).
169. Отч. о дѣят. Упр. В. С. Гл. Шт., составленный генераломъ Милеантомъ.
170. Тамъ же.
171. Всеп. докладъ по Гл. Шт. 7 февраля 1904 г. № 12. (Д. В.-У. А. № 39644, стр. 23).
172. Отч. о дѣят. Упр. В. С. Гл. Шт., составленный генераломъ Милеантомъ.
173. Дѣло II отдѣленія Гл. Шт., 1904—1905 гг., № 22.
174. Тамъ же, стр. 88.
175. Тел. н-ка Шт. арміи н-ку Шт. Нам-ка 12 апрѣля 1904 г. № 2260. (Д. В.-У. А. № 36612, стр. 53).
176. Четыре сотни 3-го Верхнеудинскаго каз. полка и 2 зап. сотни Забайк. каз. войска.
177. Тел. н-ка Шт. Нам-ка К-щему арміей 13 апрѣля 1904 г. № 103. (Д. В.-У. А. № 36612, стр. 50).
178. Всего предполагалось выдѣлить изъ этой дивизіи на усиленіе охраны желѣзныхъ дорогъ 4 баталіона: 1—на Забайкальскую и 3—на Восточную Китайскую.
179. Тел. К-щаго арміей к-щему в. Сибирск. округа и Воен. Мин-ру 19 апрѣля 1904 г. №№ 1177 и 1178. (Д. В.-У. А. № 36521, стр. 20—24).
180. Д. В.-У. А. № 36590, стр. 60.
181. Схема охраны. (Д. В.-У. А. № 36504, стр. 1).
182. Тел. генерала Чичагова въ Шт. Нам-ка 15 февраля 1904 г. № 2843. (Д. В.-У. А. № 36580).
183. Тел. генерала Флуга генералу Чичагову 13 февраля 1904 г. № 21. (Д. В.-У. А. № 36590, стр. 99).
184. Предпис. Военнымъ Комиссарамъ 25 февраля 1904 г. № 306. (Д. В.-У. А. № 36612, стр. 18).
185. Тел. н-ка Шт. арміи Воен. Ком. Мукд. пров. 25 мая 1904 г. № 1092. (Д. В.-У. А. № 36612, стр. 98).
186. Докладъ н-ка Шт. Нам-ка 30 марта 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36612, стр. 27).
187. Докладъ н-ка в. с. арміи 6 іюня 1904 г. (Д. В.-У. А. № 41430, стр. 41).
188. Рап. к-ра 1-го Сиб. корп. К-щему арміей 22 апрѣля 1904 г. № 1364. (Д. В.-У. А. № 36504, стр. 86).
189. Тел. ген.-кв. арміи н-ку воен.-окружн. упр. 28 апрѣля 1904 г. № 3511. (Д. В.-У. А. № 36504, стр. 96).
190. Тел. ген.-кв. арміи н-ку воен.-окр. упр. 3 апрѣля 1904 г. № 2195. (Д. В.-У. А. № 36521, стр. 40).
191. Тел. н-ка в. с. арміи упр-щему К. В. ж. д. 25 іюня 1904 г. № 2341. (Д. В.-У. А. № 36504, стр. 250).
192. Тел. н-ка Шт. Гл-щаго н-ку в. с. 3 февраля 1905 г. № 1477. (Д. В.-У. А. № 41368, стр. 81).
193. Бригада 41-й пѣх. див. съ артиллеріей—около 6.500 чел., Донская каз. див. съ артиллеріей—около 4.000 чел., укомплектованія—5.725 чел. и 9 маршевыхъ баталіоновъ—около 9.000 чел.

Къ главѣ XII, «Водные пути».

194. Списокъ судовъ, плавающихъ по рѣкамъ Амурскаго бассейна. (Д. В. У. А. № 41391, стр. 86—96).
195. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 8).
196. Тамъ же, стр. 89.

197. Приказъ Нам-ка 28 марта 1904 г., № 300.
198. Приказъ войскамъ Маньчжурской арміи, 7 апрѣля 1904 г., № 161.
199. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 41285, стр. 37).
200. Въ Стрѣтенскѣ I разряда, прочіе—III разряда.
201. Тел. Мин. Фин. Нам-ку 1 мая 1904 г. № 173 и отвѣтная тел. Нам-ка 24 мая № 1064. (Д. В.-У. А. № 36608, стр. 187 и 194).
202. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 41285, стр. 40).
203. Отн. упр-щаго К. В. ж. д. въ Шт. Нам-ка 28 февраля 1904 г. № 3025. (Д. В.-У. А. № 36608, стр. 60).
204. Двѣ баржи принимали въ одинъ разъ грузъ цѣлаго поѣзда, такимъ образомъ каждый грузовой поѣздъ требовалъ по одному полному рейсу всѣхъ плавучихъ средствъ, оставленныхъ для обезпеченія переправы. Примѣнять эту мѣру въ теченіе кампаніи не пришлось ни одного раза, въ виду чего трудно опредѣлить, насколько она соотвѣтствовала дѣйствительной надобности.
205. Тел. н-ка упр-ія водныхъ путей Амурскаго бассейна въ Шт. Нам-ка 23 іюня 1904 г. № 2024. (Д. В.-У. А. № 36608, стр. 213).
206. Прик-іе Нам-ка 26 іюня 1904 г. № 65.
207. Тел. упр-щаго К. В. ж. д. 27 мая 1904 г. № 7146. (Д. В.-У. А. № 36608, стр. 190).
208. Отч. воен.-госпит. упр. тыла. (Д. В.-У. А. № 38779, стр. 30).
209. Отн. упр-щаго К. В. ж. д. въ Шт. Нам-ка 25 сентября 1904 г. № 3082. (Д. В.-У. А. № 36608, стр. 247).
210. Инструкція н-ка в. с. арміи н-ку трансп. 20 апрѣля 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36533, стр. 7).
211. Рап. ген. шт. подполк. Оболешева 16 мая 1904 г. № 33. (Д. В.-У. А. № 41431, стр. 84).
212. Докладъ н-ка Штаба 18 сентября 1904 г. № 7106 (Д. В.-У. А. № 36533, стр. 22), и предп-іе н-ка в. с. н-ку этаповъ 22 сентября № 3638. (Тамъ же, стр. 29).
213. Докладъ н-ка Шт. 8 марта 1904 г. (Д. В.-У. А. № 41436, стр. 33).
214. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 92).
215. Рап. кап. Агапѣева № 79. (Д. В.-У. А. № 36503, стр. 234).
216. Докладъ н-ка в. с. Приамурск. воен. округа 17 февраля 1905 г. (Д. В.-У. А. № 41391, стр. 13—17).
217. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 24 марта 1905 г. (тамъ же, стр. 23).
218. Журналы совѣщанія №№ 1 и 2. (Тамъ же, стр. 50 и 68).
219. Кромѣ судовъ Амурскаго общества Пар. и Торг., штабу Приамурскаго в. округа разрѣшено было зафрахтовать еще 9 пароходовъ и 13 баржъ. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 41285, стр. 22).
220. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 41285, стр. 22).
221. Въ томъ числѣ 295.777 пуд. соленой рыбы изъ Хабаровска.
222. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 41285, стр. 23).
223. Тел. к-щаго войск. окр. Гл-щему 13 іюня 1905 г. № 6658. (Д. В.-У. А. № 41391, стр. 117).
224. 6.200.000 пудовъ составлялись изъ 3.200.000 пуд., предположенныхъ къ перевозкѣ интендантств. Приамурск. в. окр., и 3.000.000 пуд., ожидавшихся въ Николаевскъ.
225. Тел. к-щаго в. окр. Гл-щему 18 окт. 1905 г. № 4638. (Д. В.-У. А. № 41391, стр. 192).
226. Тел. В. Мин-ра Нам-ку 2 апрѣля 1904 г. № 2084. (Д. В.-У. А. № 36608, стр. 167).
227. Тел. Нам-ка Воен. Мин-ру 5 апрѣля 1904 г. № 28. (Д. В.-У. А. № 36608, стр. 156).
228. Пароходы: „Хабаровскъ“, „Благовѣщенскъ“, „Амуръ“, „Амазаръ“, „Сунгари“, „Опонъ“, „Павелъ“, „Газимуръ“, „Владивостокъ“ и катеръ „Бурея“.
229. Докладъ н-ка в. с. арміи 31 марта 1904 г. (Д. В.-У. А. № 41436, стр. 53).
230. Тел. генерала Чичагова н-ку Шт. Гл-щаго 26 февраля 1905 г. № 3879. (Д. В.-У. А. № 41391, стр. 8).
231. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 16 марта 1905 г. № 204. (Тамъ же, стр. 20).
232. Резолюція на вышеприведенномъ документѣ.
233. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38778, стр. 90).
234. Докладъ морск. канцел. Гл-щаго 16 февраля 1905 г. № 202. (Д. В.-У. А. № 38908, стр. 1).
235. Было отпущено 500.000 руб.
236. Тел. Гл-щаго к-щему в. Приам. воен. окр. 26 и 27 мая 1905 г. №№ 6350 и 6386. (Д. В.-У. А. № 38911, стр. 5).

237. На другихъ осмотрѣнныхъ участкахъ ширина Амура доходила до 4 верстъ.
238. Тел. ген.-кв. Гл-щаго 21 іюня 1905 г. № 7400. (Д. В.-У. А. № 38911, стр. 8).
239. Тел. ген.-кв. Гл-щаго 2 іюня 1905 г. № 7653. (Д. В.-У. А. № 38911, стр. 8). Начальникомъ обороны р. Амура былъ назначенъ военный инженеръ полк. Семеновъ.
240. Тел. ген.-кв. Гл-щаго 7 іюля 1905 г. № 8019. (Тамъ же).
241. Предсѣдателемъ совѣщанія былъ начальникъ управленія внутр. водн. путей и шоссейн. дорогъ д. ст. с. Иваницкій, въ составъ членовъ входили: по два представителя отъ Министерствъ: Военнаго, Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ, Императорскаго Двора, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ; два представителя отъ Государственнаго Контроля; одиннадцать представителей отъ Министерства Путей Сообщенія и четыре представителя—пароходовладѣльцы Западной Сибири. Журналъ Совѣщанія (Архивъ Министерства Путей Сообщенія).

Къ главѣ XIII, «Грунтовые пути».

242. Рокарокъ—бертолетовая соль, смачиваемая передъ производствомъ взрыва нитробензоломъ.
243. Въ одномъ случаѣ была допущена ширина дороги въ 8 саженъ; это была дорога изъ Мукдена въ Хуаньшань, гдѣ была расположена Главная Квартира Командующаго Маньчжурской арміей въ теченіе мѣсяца послѣ сраженія на р. Шахэ.
244. Докладъ, представленный К-щему Маньчжурской арміей 27 марта 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36524, стр. 4).
245. Тел. 3 марта 1904 г. № 267. (Д. В.-У. А. № 36484, стр. 3).
246. Тел. генерала Линевича генералу Кашталинскому 4 марта 1904 г. № 769. (Тамъ же, стр. 2).
247. Тел. полк. Добронравова н-ку в. с. арміи 23 марта 1904 г. № 222. (Д. В.-У. А. № 41434, стр. 4).
248. Отч. инсп. инж. арміи. (Д. В.-У. А. № 41476, стр. 12).
249. Постановленіе Совѣщанія было утверждено К-щимъ арміей 7 апрѣля 1904 г.
250. Отношеніе инсп. инж. къ н-ку в. с. 24 апрѣля 1904 г. № 1562. (Д. В.-У. А. № 41434, стр. 17).
251. Тел. н-ка инж. тыла н-ку в. с. 9 мая 1904 г. № 2010. (Тамъ же, стр. 41).
252. Отч. технич. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 5).
253. Ляоянская группа: 1) Ляоянъ—Хайченъ (3 пути) протяженіемъ — 165 верстъ; 2) Ляоянъ—Ляндянсань—35 вер.; 3) Ляоянъ—Анпинь—Цегоу—30 вер., 4) Ляоянъ—Айсандзянъ—39 вер.; 5) Ляоянъ—Кучандзы—26 вер.; 6) Ляоянъ —Чилиндзы—20 вер.; 7) Ляоянъ—Кавлицунь—17 вер.; 8) Айсандзянъ—Похудзай—29 вер.; 9) Хайченъ—Симученъ—пер. Далинъ (3)—93 вер.; 10) Хайченъ—Инкоу—50 вер.; 11) Хайченъ—Ташиньпу (2)—34 вер.; 12) Ляоянъ—Мукденъ (3)—180 вер.; 13) Тянхепу—Ляоянъ; 14) Раз. № 101—Ляоянъ; 15) Чантайцзы—Ляоянъ—(три дороги)—21 вер.; 16) Лотатай—Ляоянъ; 17) Фанцзятунь—Ляоянъ—(двѣ дороги)—22 вер.; 18) Мукденъ—Беньсиху—72 вер.; 19) Янтай—Беньсиху—60 вер.; 20) Шахэ — бивакъ 71-й дивизіи — 4 вер.; 21) Мукденъ — пер. Далинъ — 95 вер.; 22) Ляндясань — пер. Модулинъ — 25 вер.; 23) Фынхуанченъ—Шахедзы—45 вер.; 24) Даванъ—Сундяпуза—20 вер.
254. Предп. н-ка Шт. н-ку в. с. 9 августа 1904 г. № 7973. (Д. В.-У. А. № 41434, стр. 210).
255. Предп. н-ка в. с. н-ку пол. дор. упр. 6 августа 1904 г. № 4340. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 6).
256. Отч. техн. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 7).
257. 1) Въ раіонѣ Восточн. отряда (при наступленіи) протяженіемъ 72 вер.; 2) Локую—Ненпангоу—22 вер.; 3) Фушунъ—Шихуйченъ—22 вер.; 4) Тавагоуза- Шихуйченъ—25 вер.; 5) Цхайцзапуцза—Импань—35 вер.; 6) Хейлинцзы—Капукай—30 вер.; 7) Цхайцзяпуцза—Фушунъ—45 вер.; 8) Тѣлинъ—Цхайцзяпуцза—29 вер.; 9) Каусаньтунь—Хейлинцзы — 18 вер.; 10) Сыквантунь—Личенхотунь — 25 вер.; 11) Тѣлинъ—Суятунь—12 вер.; 12) Гуцзяцзы—Улаутунь—33 вер.; 13) Хуньхепу—Тагаун-

тунь—40 вер.; 14) Мукденъ—Фушунъ—36 вер.; 15) въ раіонѣ Чансамутуня—14 вер. 16) Мукденъ—Хуаньшань—20 вер.; 17) Хушитай—Янтай—19 вер.; 18) Мукденъ—Сахепу—20 вер.; 19) Суятунь—Хуаньшань—15 вер.; 20) Мукденъ—р. Хуньхэ (близъ желѣзн. дороги)—7 вер.; 21) Таситунь—р. Хуньхэ—36 вер.; 22) Тѣлинъ—Чусань—Таситунь—56 вер.; 23) Гуцзяцзы—Ибагоу — 13 вер.; 24) Ибагоу—Сыгуантунь — 7½ вер.; 25) Хушитай—Сяосинтинцзы — 22 вер.; 26) Хуаншилинзы—Фаншинскій перевалъ — 44 вер.; 27) Мамхузы—Матуранъ (3 дороги) — 28 вер.; 28) Тѣлинъ—Мукденъ (Мандаринская) — 61 вер.; 29) Тѣлинъ—Мукденъ (вдоль полотна жел. дороги) — 65 вер.; 30) Ташиченцзы — Синченпу (съ зап. стороны жел. дороги) — 8 вер.; 31) Хушитай—Пухэ—5 вер.; 32) Коутайцзы—Синтайцзы—14 вер. Всего за 6 мѣсяцевъ было разработано 36 участковъ дорогъ общ. протяженіемъ 951½ верста, что составило около 5 верстъ въ день. Кромѣ этихъ дорогъ, разработанныхъ полевымъ дорожнымъ управленіемъ, былъ разработанъ еще цѣлый рядъ путей войсковыми средствами въ раіонѣ расположенія каждаго корпуса и отряда.

258. Отн. н-ка в. с. при Гл-щемъ н-камъ в. с. армій 16 дек. 1904 г. № 7764. (Д. В.-У. А. № 41434, стр. 368).

259. 1) Таянмяо—Дочинцзуйза—Куанченцзы—Косынтунь, впослѣдствіи передана въ III армію; 2) Таянмяо—Юдаюфа—Сандаятуръ; 3) Чаоянтунь—Хуандятай—Каушентунь; 4) Улагай—Хондядань—Маошань; 5) Улагай—Фанюгоу—Моашань (построено лишь 85 верстъ); 6) Гиринъ—Чалухе—Итунчжоу съ вѣтвью Тайсухо—Улагай; 7) Гиринъ—Янтушань—Мопейшань; 8) Гиринъ—Канза—Суаншеченъ—Мопейшань. Кромѣ того, поперечныя дороги: 9) Куанченцзы—Тайсухо (построено только 30 вер.); 10) Разъѣздъ № 80—Хондядань (построено только 30 вер.); 11) Гунчжулинъ—Эршицзяцзы—Херсу; 12) Эршицзяцзы—Дагушань—Итунчжоу; 13) Гоцзядань—Сытеза—Херсу.

260. 1) Тидіафынфань—Маймайкай; 2) Удяянзы—Хошаняй; 3) Цуянгоу—Тафаншинъ; 4) Разъѣздъ № 84—ст. Куанченцзы. Кромѣ того, поперечныя дороги: 5) Маймайкай—разъѣздъ № 84; 6) Маймайкай—Гоцзядань; 7) Ванфагай—разъѣздъ № 83; 8) Чаоянпо—Гунчжулинъ; 9) Котядень—Гунчжулинъ.

261. 1) Лунуань—Чаодядань—Людяпуза; 2) Лунуань — Чадіопа — Сунунпу — Людяпуза; 3) Бухай—Куанченцзы—Гоцзядань. Кромѣ того, выходящіе на эти пути поперечные пути: 4) Сандямадья—Удаху—Лунуань; 5) Туминтунь—Падяза; 6) Тайпиншань—Фымуанза; 7) Шоудяпуза—Юшитай—Падяза; 8) Тинтанпу—Таюшу—Хелинза; 9) Юйяпау—Чадіопа—Куанченцзы; 10) Сынунпу—Гунчжулинъ.

262. Предпис. н-ка Шт. н-ку в. с. при Гл-щемъ 30 апр. 1905 г. № 3896 и Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 12 апр. 1905 г. № 269. (Д. В.-У. А. № 41355, стр. 118 и 154).

263. Плоскодонное судно мѣстнаго типа различной грузоподъемности отъ 200 до 1.000 пудовъ.

264. Всѣ эти мосты были построены распоряженіемъ инспектора инженеровъ арміи.

265. Нормальная скорость теченія р. Тайцзыхэ на этомъ участкѣ равна 8 фут. въ секунду.

266. Отч. инсп. инж. Маньчжурской арміи. (Д. В.-У. А. № 41476, стр. 44).

267. Комендантомъ мостовъ былъ подполковникъ Киселевъ.

268. Отч. инсп. инж. Маньчжурской арміи. (Д. В.-У. А. № 41476, стр. 44).

269. Деревянные плашкоуты, замѣняющіе понтоны.

270. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 17 дек. 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36496, стр. 245).

271. Зап. Гл-щаго 3 января 1905 г. (Д. В.-У. А. № 41355, стр. 30).

272. Отч. техн. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 7).

273. Тел. Гл-щаго гл. н-ку тыла 1 марта 1905 г. № 2742. (Д. В.-У. А. № 38787, стр. 5).

274. Тел. н-ка Шт. Гл-щаго гл. н-ку тыла 8 марта 1905 г. № 2844. (Тамъ же).

275. Прил. къ отч. н-ка инж. тыла. (Д. В.-У. А. № 42703, стр. 12—18).

276. Докладъ н-ка Шт. Гл-щаго 25 декабря 1904 г. № 10133. (Д. В.-У. А. № 41356, стр. 94).

277. Докладъ н-ка в. с. н-ку Шт. Гл-щаго 18 іюля 1905 г. № 651. (Д. В.-У. А. № 41357, стр. 47).

278. Справка о пред. цѣнахъ. (Об. Арх. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. Д. № 9306, стр. 33).

279. Дорога Тѣлинъ—Гунчжулинъ. Вѣдомость разработанныхъ грунтовыхъ дорогъ. Приложеніе къ отчету пол. дор. управленія. (Д. В.-У. А. № 38874).

280. Дорога Мукденъ—Далинъ. (Тамъ же).

281. Дорога Ляоянъ—Ляндянсань. (Тамъ же).
282. Дорога Цхайцзяпуцзы—Фушунъ. (Тамъ же).
283. Краткій отч. о дѣятельности пол. дор. управл. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 16).

Къ главѣ XIV, «Полевыя переносныя желѣзныя дороги».

284. Рап. К-щаго арміей Нам-ку 30 марта 1904 г. № 8. (Д. В.-У. А. № 36606, стр. 28).
285. Всепод. докладъ Воен. Министра 18 марта 1904 г. № 38. (Д. В.-У. А. № 36497, стр. 2).
286. По планамъ Гл. Шт. первые эшелоны съ имуществомъ конно-желѣзныхъ дорогъ должны были прибыть въ Харбинъ 8 іюня, поэтому въ началѣ этого мѣсяца н-къ в. сообщ. арміи испросилъ указаніе К-щаго арміей, гдѣ выгружать всю ожидавшуюся матеріальную часть: въ Ляоянѣ ли—на мѣстѣ работъ или въ Харбинѣ, что признавалось болѣе безопаснымъ. Резолюціей на представленномъ докладѣ К-щій арміей указалъ выгружать въ Ляоянѣ. Докладъ н-ка в. с. арміи. 3 іюня 1904 г. (Тамъ же, стр. 127).
287. Рап. К-щаго арміей Нам-ку 30 марта 1904 г. № 8. (Д. В.-У. А. № 36606, стр. 28).
288. Предпис. Нам-ка К-щему арміей 7 апрѣля 1904 г., № 50. (Тамъ же, стр. 34).
289. Письмо н-ка Шт. Маньчж. арміи къ н-ку Шт. Нам-ка 9 іюня 1904 № 2881. (Тамъ же, стр. 89).
290. Тел. н-ка Штаба Нам-ка н-ку Штаба арміи 23 іюня 1904 г. № 1296. (Д. В.-У. А. № 36606, стр. 105).
291. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 86).
292. Тел. К-щаго арміей Воен. Министру 8 августа 1904 г. № $\frac{8036}{2467}$ (Д. В.-У. А. № 36499, стр. 2).
293. Отч. техн. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 15).
294. Рап. н-ка пол. дор. упр. н-ку в. с. 3 августа 1904 г. № 1344. (Д. В.-У. А. № 36497 стр. 253).
295. Отч. техн. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 16).
296. Тел. К-щаго арміей н-ку в. с. 29 іюля 1904 г. № 991. (Д. В.-У. А. № 36497, стр. 242).
297. Рап. н-ка пол. дор. упр. н-ку в. с. 1 августа 1904 г. № 1389. (Тамъ же, стр. 246).
298. Отч. техн. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 18).
299. Докладъ инженера генерала Величко 13 августа 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36497, стр. 280).
300. Отч. техн. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 18).
301. Отн. инсп. арт. арміи н-ку в. с. 13 авг. 1904 г. № 4853. (Д. В.-У. А. № 38885, стр. 17).
302. Имущество Люблинскаго парка было сборное и поэтому естественно, что никакихъ теоретическихъ и практическихъ нормъ при его отправкѣ соблюдено не было.
303. Контр. заказа. (Д. В.-У. А. № 36498, стр. 1).
304. Изъ 300 верстъ всего сдѣланнаго заказа, 100 верстъ были предназначены къ передачѣ въ Люблинскій паркъ для погашенія произведеннаго позаимствованія.
305. Тел. К-щаго арміей В. Министру 17 августа 1904 г. № $\frac{8892}{2565}$ (Д. В.-У. А. № 36497, стр. 296).
306. Въ томъ числѣ 100 верстъ Люблинскаго парка, 200 верстъ — перваго заказа и 100 верстъ—второго.
307. Тел. В. Министра Гл-щему 23 октября № 6092. (Д. В.-У. А. № 36497, стр. 353).
308. Тел. Гл-щаго В. Министру 1 ноября № $\frac{10030}{3212}$. (Тамъ же, стр. 356).
309. Взятіе японцами сопки съ кумирней въ раіонѣ Восточнаго отряда.
310. Записка К-щаго арміей н-ку Шт. II арм. 19 октября 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36497, стр. 359).

311. Докладъ н-ка в. с. 1 ноября 1904 г. № 8169. (Тамъ же, стр. 367).

312. Пассажирами на конно-желѣзной дорогѣ Фушунъ—Гаолинцзы, кромѣ чиновъ, командируемыхъ въ Мукденъ изъ отряда генерала Ренненкампфа по хозяйственнымъ и служебнымъ надобностямъ, перевозились маршевыя команды укомплектованій и пересыльные нижніе чины, возвращавшіеся въ строй по выпискѣ изъ тыловыхъ лечебныхъ заведеній. Всего было перевезено пассажировъ въ обѣ стороны—2.536 чел., больныхъ и раненыхъ изъ отряда въ тылъ—7.452 чел. (Печ. Отч. пол. дор. упр. I Маньч. арміи, стр. 67).

313. Изъ общаго количества 456.677 пуд. разнаго рода грузовъ, перевезенныхъ за время эксплоатаціи по конно-желѣзной дорогѣ Фушунъ—Гаолинцзы, было:

Интендантскихъ грузовъ	240.012	пуд.
Артиллерійскихъ „	56.635	„
Инженерныхъ „	2.000	„
Краснаго Креста „	4.400	„
Войсковыхъ „	14.530	„
Строительныхъ „	126.400	„
Почтовыхъ „	12.700	„
Итого	456.677	пуд.

314. Укомплектованія и пересыльные нижніе чины, выписанные изъ тыловыхъ лазаретовъ.

315. Отч. техн. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 20).

316. Пикеты—вертикальныя рейки съ отмѣтками, до какой высоты должно быть доведено полотно.

317. Рап. К-щаго I арміей Гл-щему 4 февраля 1905 г. № 373. (Д. В.-У. А. № 41356, стр. 209).

318. При выборѣ направленія для конно-желѣзной дороги въ декабрѣ 1904 г. тяжелой артиллеріи на позиціяхъ противника еще не было.

319. Записка н-ка Штаба Гл-щаго къ н-ку в. с. 28 ноября 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36497, стр. 426).

320. Записка н-ка Штаба Гл-щаго къ н-ку в. с. 14 дек. 1904 г. (Тамъ же, стр. 430).

321. Отч. техн. отд. пол. дор. упр. (Д. В.-У. А. № 38874, стр. 22).

322. Тамъ же.

323. Тамъ же, стр. 23.

324. Въ числѣ которыхъ было:

6-дюймов. пушекъ	72
42-линейныхъ	26
8-дюйм. мортиръ	8
6-дюйм. мортиръ	24
6-дюйм. пол. мортиръ	20
42-дюйм. бат. пуш	8
легк. поршн. пуш.	40
Итого	198 орудій.

325. Рап. нач-ка пол. дор. упр. н-ку в. с. при Гл-щемъ 7 марта 1905 г. № 1288. (Д. В.-У. А. № 41370, стр. 345).

326. Для эксплоатаціи части Суятуньской сѣти, находившейся въ раіонѣ III арміи, требовался постоянный нарядъ двухъ ротъ пѣхоты и 1 взвода драгунъ; послѣдніе предназначались исключительно для пересылки жезловъ, помощью которыхъ регулировалось движеніе вагонетовъ въ обѣ стороны. Письмо К-щаго III арміей н-ку Шт. Гл-щаго 29 янв. 1905 г. № 101. (Д. В.-У. А. № 41356, стр. 170).

327. Изъ 600 верстъ путевого матеріала около 100 верстъ должно было пойти на служебные пути.

328. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 14 февраля 1905 г. № 164. (Тамъ же, стр. 234).

329. Резолюціи Гл-щаго и н-ка Штаба на предыдущемъ документѣ.

330. Тел. н-ка Штаба Гл-щаго н-ку Упр. В. С. Гл. Шт. 16 февр. 1905 г. № 926. (Д. В.-У. А. № 41356, стр. 210).

331. Эта провѣрка была произведена сношеніемъ съ Главн. Штабомъ телеграммой н-ка в. с. при Гл-щемъ къ н-ку Упр. В. С. Гл. Шт. 16 марта 1905 г. № 1365. (Тамъ же, стр. 257).
332. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 31 марта 1905 г. № 239. (Тамъ же, стр. 287).
333. Въ этотъ расчетъ входили бывшіе къ тому времени на лицо: 1, 2, 3, 4, 5 и 6 Сибирскіе, 8, 10, 16 и 17 армейскіе и 1 и 2 сводные стрѣлковые корпуса.
334. Тел. Гл.-щаго В. Министру 2 апрѣля 1905 г. № 1712. (Д. В.-У. А. № 41356, стр. 282).
335. Поводомъ къ этому запросу послужило постановленіе особаго совѣщанія подъ предсѣдательствомъ графа Сольскаго объ ассигнованіи 4.788.000 рублей на постройку и эксплоатацію 200 верстъ конной и 40 верстъ подвѣсной желѣзныхъ дорогъ. Тел. В. Министра Гл-щему 18 марта 1905 г. № 42. (Тамъ же, стр. 290).
336. Предписаніе н-ка Штаба Гл-щаго н-ку в. с. 3 апрѣля 1905 г. № 3896. (Тамъ же, стр. 118).
337. Печ. отч. н-ка в. с. I арміи, стр. 12. Рап. н-ка пол. дор. упр. н-ку в. с. при Гл-щемъ 8 апрѣля 1905 г. № 2006. (Д. В.-У. А. № 41356, стр. 316).
338. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 14 мая 1905 г. № 383. (Тамъ же, стр. 593).
339. Рап. н-ка пол. дор. упр. н-ку в. с. при Гл-щемъ 8 апрѣля 1905 г. № 2006. (Тамъ же, стр. 316).
340. Резолюція Гл-щаго на докладѣ н-ка в. с. 14 мая 1905 г. № 383. (Тамъ же, стр. 593).
341. Докладъ н-ка Штаба Гл-щему 19 мая 1905 г. № 389. (Д. В.-У. А. № 41378, стр. 160).
342. Тел. н-ка Штаба Гл-щаго н-ку Упр. В. С. Гл. Шт. 20 мая 1905 г. № 2408. (Д. В.-У. А. № 41357, стр. 251).
343. Резолюція Гл-щаго на докладѣ н-ка Штаба 30 мая 1905 г. № 447. (Д. В.-У. А. № 41356, стр. 582).
344. Въ предыдущей резолюціи.
345. Тел. Гл-щаго В. Министру 25 мая 1905 г. № 2462. (Д. В.-У. А. № 41356, стр. 541).
346. Докладъ н-ка Штаба арм. 9 іюня 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36497, стр. 144).
347. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 7 іюня 1905 г. № 492. (Д. В.-У. А. № 41378, стр. 180).
348. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 14 іюня 1905 г. № 632. (Д. В.-У. А. № 41356, стр. 27).
349. Печ. отч. о дѣят. упр. в. с. III арміи, стр. 96.
350. Тамъ же, стр. 97 и 98.
351. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 22 іюля 1905 г. № 678. (Д. В.-У. А. № 41357, стр. 79).
352. Тел. н-ка Штаба Гл-щаго гл. н-ку тыла. (Тамъ же, стр. 142).
353. Мѣстность между разъѣздомъ № 84 и д. Ламатенза равниннаго характера, вслѣдствіе этого при укладкѣ пути въ матеріальной части обнаружился значительный избытокъ кривыхъ звеньевъ при недостаткѣ прямыхъ и пришлось замѣнить первыя вторыми дополнительной досылкой изъ Цицикарскаго парка.
354. Журналъ совѣщанія при пол. дор. упр. 14 и 17 іюля 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36497, стр. 234).
355. Точныхъ свѣдѣній не имѣется, но по нѣкоторымъ даннымъ можно предполагать, что было утрачено около 200 головъ. Вѣдомость оборота живого инвентаря 4 отд. пол. дор. упр. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38874).
356. Печ. отч. упр. в. с. I арміи, стр. 13.
357. Отч. о дѣят. пол. дор. упр. II арміи. (Д. В.-У. А. № 38875, стр. 28).
358. Печ. отч. упр. в. с. III арміи, стр. 98.
359. Сначала 1-го В.-С. понт., затѣмъ 1-го понт. баталіона. Отч. пол. дор. упр. II арміи. (Д. В.-У. А. № 38875, стр. 4).
360. Штатъ баталіона былъ объявленъ въ приказѣ Гл-щаго 26 августа 1905 г. № 1788.
361. Отч. о дѣят. пол. дор. упр. II арміи. (Д. В.-У. А. № 38875, стр. 28).
362. Печ. отч. упр. в. с. I арміи, стр. 14.
363. Тамъ же, стр. 8.
364. Тамъ же, стр. 13.
365. Печ. отч. о дѣят. упр. в. с. III арміи, стр. 304.
366. Отч. о дѣят. пол. дор. упр. II арміи. (Д. В.-У. А. № 38875, стр. 27).
367. Въ эту сумму вошли расходы и по постройкѣ парка въ д. Гуцзяцзы. Сводка данныхъ о постройкѣ конно-желѣзныхъ дорогъ. (Д. В.-У. А. № 38874).

368. Общее число верстъ построенныхъ линій и подготовленнаго полотна распредѣлялось между различными линіями слѣдующимъ образомъ:

	Постоян. типа.	Времен. типа.	Подгот. полотна.
Ляоянъ—Ляндянсань.	2	—	21
Ляоянъ—высоты 99.	—	8	—
Разъѣздъ № 101—Феншань.	17½	—	—
Фушунъ—Гаолинцзы.	50	—	22
Гуцзяцзы—Кандалисанъ.	27	11	—
Въ раіонѣ ст. Суятунь.	—	102	—
Гунчжулинъ—Херсу—Ямузыза.	57½	—	56½
Гунчжулинъ—Юшитай.	45	—	—
Разъѣздъ № 84—Ламатенза.	30	—	—
Куанченцзы—Сяогушань.	—	—	8
Цицикаръ—Бодунэ.	—	30	—
Итого	229	151	107½

369. Инженеромъ путей сообщенія Михайловскимъ была подана объ этомъ записка К-щему арміей г.-ад. Куропаткину еще въ бытность его въ Петербургѣ.

370. Тел. К-щаго арміей В. Министру 7 апрѣля 1904 г. № $\frac{2809}{1020}$. (Д. В.-У. А. № 36496, стр. 54).

371. Предп-іе Нам-ка К-щему арміей 11 іюня 1904 г. № 1430. (Д. В.-У. А. № 36606, стр. 112).

372. Тел. К-щаго арміей Воен. Министру 7 августа 1904 г. № $\frac{8036}{2467}$. (Д. В.-У. А. № 36499, стр. 3).

373. Тел. н-ка Упр. В. С. Гл. Шт. н-ку в. с. арміи 18 сентября 1904 г. № 5297. (Тамъ же, стр. 50).

374. Отч. нач. в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 87).

375. Тел. н-ка В. С. Гл. Шт. н-ку в. с. при Гл-щемъ 2 февраля 1905 г. № 1072. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 87).

376. Тел. Н-ка Ген. Шт. н-ку Шт. Гл-щаго 15 іюля 1905 г. № 6504. (Д. В.-У. А. № 41357, стр. 33).

377. Этотъ автомобиль былъ предоставленъ въ распоряженіе Военнаго Министерства иностранной фирмой „Мерседесъ“.

378. Тел. н-ка в. с. при Гл-щемъ н-ку В. С. Гл. Шт. 30 окт. 1904 г. № 3191. (Д. В.-У. А. № 41384, стр. 7).

379. Тел. н-ка Упр. В. С. Гл. Шт. н-ку в. с. при Гл-щемъ 30 ноября 1904 г. № 7422. (Д. В.-У. А. № 41386, стр. 22).

380. Тел. н-ка в. с. при Гл-щемъ н-ку Упр. В. С. Гл. Шт. 4 декабря 1904 г. № 3757. (Тамъ же, стр. 23).

381. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 22 іюля 1905 г. № 681. (Тамъ же, стр. 56).

382. Отн-іе ген.-кв. къ н-ку в. с. при Гл-щемъ 19 октября 1905 г. № 11664. (Тамъ же, стр. 92).

Къ главѣ XV, «Служба транспортовъ».

383. Нагрузка двуколки—10 пуд. Различіе между общей подъемной силой и полезной заключается въ томъ, что около 15% общей подъемной силы обоза, судя по опыту кампаніи, расходуется на удовлетвореніе собственныхъ хозяйственныхъ нуждъ его и поэтому настолько же уменьшается полезная работа обоза.

384. Подъ нормальнымъ составомъ здѣсь подразумѣвается обычный составъ корпусовъ дѣйствующей арміи: двѣ дивизіи пѣхоты, двѣ артиллерійскихъ бригады и саперный баталіонъ. Конныя части входили въ составъ только нѣкоторыхъ корпусовъ.

385. Копія контракта между купцомъ Чжангоутиномъ и областнымъ интендантомъ Квантунской области 26 января 1904 г. (Д. В.-У. А. № 41313, стр. 341).
386. Прошеніе купца Чжангоутина воен. комиссару Мукденской провинціи (переводъ безъ числа). (Тамъ же, стр. 344).
387. Докладъ н-ка Штаба К-щему арміей. (Об. Арх. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9065, стр. 44).
388. Тамъ же.
389. Тел. К-щаго арміей к-щему в. Сиб. в. округа 1 марта 1904 г. № 248. (Д. В.-У. А. № 36532, стр. 1).
390. Тел. К-щаго арміей В. Министру 5 марта 1904 г. № 317. (Тамъ же, стр. 5).
391. Вновь учрежденные незадолго до начала войны корпусные транспорты должны были поднимать 3-дневный запасъ продовольствія и фуража на корпусъ.
392. Тел. К-щаго арміей генералу Линевичу 2 марта 1904 г. № 263. (Д. В.-У. А. № 36532, стр. 2).
393. Докладъ и. д. н-ка в. с. арміи 16 марта 1904 г. (Тамъ же, стр. 1).
394. Было признано достаточнымъ по 8 фунт. ячменя и 10 фунт. соломы въ сутки на животное; основаніемъ этому, по всей вѣроятности, служило предположеніе, что малорослые мулы и лошади мѣстной породы будутъ потреблять меньше корма, чѣмъ обозныя лошади.
395. Отн. н-ка в. с. арміи къ ген.-квар-ру 24 мая 1904 г. № 2089. (Д. В.-У. А. № 36534, стр. 217).
396. Рап. н-ка транс. н-ку в. с. 19 апрѣля 1904 г. № 29. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 25).
397. Къ концу мая въ составъ дѣйствующей арміи прибыли: 4-й Сиб. корпусъ, Сибирская и Оренбургская каз. дивизіи.
398. Предписаніе н-ка Шт. н-ку в. с. 17 апрѣля 1904 г. № 2108. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 7).
399. 4 дня пути въ одну сторону, 4 дня—въ обратную и по одному дню въ начальномъ и конечномъ пунктахъ перевозки для нагрузки, выгрузки и отдыха.
400. Докладъ н-ка в. с. арміи 15 мая 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36535, стр. 18).
401. Договоръ между купцомъ Тифонтаемъ и нач-комъ трансп. арміи 25 апрѣля 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36532, стр. 77).
402. Вслѣдствіе того, что во время Ляоянскаго сраженія почти всѣ погонщики-китайцы вьючныхъ транспортовъ разбѣжались, наемъ же новыхъ былъ очень затруднителенъ, пришлось назначать погонщиками нижнихъ чиновъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ и арендная плата съ этого времени (20 августа) была понижена до 3 р. 50 к. въ сутки. Рап. н-ка шт. н-ку в. с. 21 октября 1904 г. № 4585. (Тамъ же, стр. 127).
403. Записка г.-м. Орлова и заключеніе по ней полк. Ухачъ-Огоровича. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 50).
404. Докладъ н-ка Штаба К-щему арміей 22 мая 1904 г. № 2776. (Тамъ же, стр. 150).
405. Тел. н-ка Шт. Нам-ка н-ку Шт. арміи 29 мая 1904 г. № 3749. (Тамъ же, стр. 239).
406. Тел. н-ка Шт. арміи н-ку Шт. Нам-ка 14 іюня 1904 г. № 6115. (Тамъ же, стр. 381).
407. Тел. н-ка Шт. Нам-ка К-щему арміей 17 іюня 1904 г. № 4262. (Тамъ же, стр. 421).
408. 4-й Сибирскій корпусъ, Сибирская и Оренбургская каз. дивизіи.
409. Отн. н-ка в. с. къ ген.-квар-ру 24 мая 1904 г. № 2089. (Д. В.-У. А. № 36534, стр. 217).
410. Журналъ совѣщанія 27 мая 1904 г. (Д. В.-У. А. № 41313, стр. 2).
411. Журналъ совѣщанія 29 мая 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 289).
412. Резолюція К-щаго арміей на журналѣ совѣщанія 30 мая 1904 г. (Тамъ же).
413. Печ. отч. упр. трансп., томъ II, стр. 10.
414. Докладъ н-ка в. с. н-ку Шт. арміи 6 іюня 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 298).
415. Докладъ н-ка в. с. н-ку Шт. арміи 12 іюня 1904 г. (Тамъ же, стр. 416).
416. Резолюція К-щаго арміей на предыдущемъ документѣ.
417. Докладъ н-ка в. с. 28 мая 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36535, стр. 41).
418. Изъ 131 арбы 124 предназначались для перевозимыхъ грузовъ и 7 арбъ—для имущества транспорта.
419. Докладъ н-ка в. с. 30 мая 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 231).
420. Тел. н-ка в. с. заготовителямъ 16 іюня 1904 г. № 2020. (Тамъ же, стр. 409).

421. Тел. К-щаго арміей н-ку в. с. 26 іюня 1904 г. № 836. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9181, стр. 3).
422. Пред-іе н-ка в. с. н-ку трансп. 29 іюня 1904 г. № 3295. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9180, стр. 19).
423. Рап. н-ка транс. н-ку в. с. 26 іюня 1904 г. № 1484. (Д. В.-У. А. № 36539, стр. 403—405).
424. Рап. генерала барона ф.-д.-Бринкена н-ку в. с. 22 іюля 1904 г. № 30. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9181, стр. 221).
425. Докладъ н-ка Шт. К-щему арміей 2 августа 1904 г. № 5876. (Тамъ же, стр. 249).
426. Тел. ген.-кв-ра н-ку в. с. 26 іюля 1904 г. № 7317. (Д. В.-У. А. № 36539, стр. 560).
427. Свѣдѣніе, представленное н-комъ трансп. н-ку в. с. (Д. В.-У. А. № 36539, стр. 672).
428. Циркул. тел. ген.-кв-ра к-рамъ корпусовъ 9 августа 1904 г. № 8011. (Д. В.-У. А. № 36539, стр. 691).
429. Цирк. тел. н-ка Шт. арміи к-рамъ корпусовъ 26 августа 1904 г. №№ 2587—2591. (Д. В.-У. А. № 36539, стр. 709).
430. Цирк. тел. н-ка Штаба арміи к-рамъ корпусовъ 20 сентября 1904 г. № 2771. (Д. В.-У. А. № 36540, стр. 230).
431. Свѣдѣніе, представленное н-комъ трансп. н-ку в. с. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9180, стр. 476).
432. Докладъ н-ка Шт. К-щему арміей 6 августа 1904 г. № 5995. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 477).
433. Резолюція К-щаго арміей на докладѣ н-ка в. с. 4 августа 1904 г. № 5996. (Тамъ же, стр. 508).
434. Докладъ н-ка в. с. арміи 4 августа 1904 г. № 5996. (Тамъ же, стр. 508).
435. Докладъ н-ка Штаба К-щему арміей 13 августа 1904 г. № 6290. (Д. В.-У. А. № 36541, стр. 9).
436. Девять арбяныхъ обозныхъ баталіоновъ носили номерацію съ № 2 по № 10; № 1 былъ присвоенъ Южно-Уссурійскому обозному баталіону, въ составъ котораго, кромѣ 5 двуколочныхъ транспортовъ, входило 5 арбяныхъ. Такимъ образомъ въ 10 обозныхъ баталіонахъ было 5 двуколочныхъ и 50 арбяныхъ транспортовъ.
437. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 12 декабря 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36541, стр. 83).
438. Докладъ н-ка Шт. Гл-щему 3 декабря 1904 г. № 9106. (Д. В.-У. А. № 36542, стр. 7).
439. Въ означенномъ докладѣ (3 декабря 1904 г. № 9106), (тамъ же, стр. 3) грузъ былъ опредѣленъ: для двуколки въ 8 пуд., для арбы въ 30 пуд. и для вьюка въ 5 пуд.
440. Печ. отч. упр. трансп., томъ II, стр. 13.
441. Тамъ же, стр. 14.
442. Свѣдѣніе, представленное н-комъ транс. н-ку в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 41309, стр. 172).
443. Печ. отч. упр. в. с. III арміи, стр. 56.
444. Рап. К-щаго I арміей Гл-щему 30 мая 1905 г. № 6497. (Д. В.-У. А. № 41309, стр. 338).
445. 9-й и 19-й армейскіе корпуса не имѣли корпусныхъ транспортовъ.
446. Печ. отч. упр. в. с. III арміи, стр. 56.
447. Докладъ н-ка Штаба Гл-щему 31 мая 1905 г. № 439. (Д. В.-У. А. № 41309, стр. 355).
448. Рап. н-ка в. с. Приамурскаго в. округа н-ку в. с. при Гл-щемъ 6 іюля 1905 г. № 511. (Тамъ же, стр. 464).
449. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 21 іюля 1905 г. № 675. (Тамъ же, стр. 461).
450. Докладъ н-ка Штаба Гл-щему 24 мая 1905 г. № 433. (Тамъ же, стр. 333).
451. Отн. деж. генерала къ н-ку в. с. арміи 25 апрѣля 1904 г. № 1432. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 432).
452. Печ. отч. упр. трансп., т. II, стр. 41.
453. Докладъ н-ка в. с. арміи 30 мая 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 231).
454. Докладъ н-ка Шт. К-щему арміей 2 августа 1904 г. № 5877. (Тамъ же, стр. 473).
455. Докл. н-ка в. с. арміи 30 мая 1904 г. (Тамъ же, стр. 231).
456. Отн. деж. генерала къ н-ку в. с. арміи 30 мая 1904 г. № 2133. (Тамъ же, стр. 207).
457. Тел. ген.-кв-ра н-ку в. с. арміи 10 іюня 1904 г. № 3585. (Тамъ же, стр. 347).

458. Тел. подполк. Гескета и Пукалова н-ку в. с. арміи 19 іюня 1904 г. безъ номера (Д. В.-У. А. № 36539, стр. 205 и 207).
459. Отн. н-ка Ляоянскаго гарнизона къ н-ку в. с. арміи 8 іюня 1904 г. № 29. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 320).
460. Отн-ія деж. генерала къ н-ку в. с. арміи 9 и 12 іюня 1904 г. №№ 2401 и 2527. (Тамъ же, стр. 333 и 366).
461. Свѣдѣніе, представленное нач. трансп. н-ку в. с. арміи. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9180, стр. 61).
462. Отн. деж. генерала къ н-ку в. с. арміи 11 августа 1904 г. № 4301. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 491).
463. Свѣдѣніе, представл. н-комъ транс. н-ку в. с. арміи. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9180, стр. 403).
464. Докладъ н-ка в. с. арміи 23 ноября 1904 г. № 106. (Тамъ же, стр. 489).
465. Докладъ н-ка Шт. Гл-щему 25 декабря 1904 г. (Д. В.-У. А. № 41309, стр. 2).
466. Свѣдѣніе, представленное н-комъ трансп. н-ку в. с. арміи. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9180, стр. 199).
467. Докладъ и. д. н-ка в. с. арміи 16 марта 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36536, стр. 1).
468. Докладъ н-ка Штаба Гл-щему 3 декабря 1904 г. № 9106. (Д. В.-У. А. № 36542, стр. 7).
469. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 3 іюля 1905 г. № 599. (Д. В.-У. А. № 41309, стр. 410)
470. Докладъ н-ка этаповъ н-ку в. с. арміи 15 сентября 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36540, стр. 203)
471. Рап. н-ка трансп. н-ку в. с. при Гл-щемъ 10 ноября 1904 г. № 5257. (Д. В.-У. А. № 36540, стр. 421).
472. Печ. отч. упр. трансп., т. III, стр. 151.
473. Сводъ матер. къ отч. по инт. части, стр. 140.
474. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 20 ноября 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36532, стр. 143).
475. Резолюція Гл-щаго 21 ноября 1904 г. на предыдущемъ документѣ.
476. Рап. н-ка трансп. н-ку в. с. при Гл-щемъ 28 декабря 1904 г. № 7195. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9180, стр. 657).
477. Докладъ н-ка Шт. Гл-щему 26 іюля 1904 г. № 693. (Д. В.-У. А. № 41314, стр. 121).
478. Исключеніе составляютъ лишь нѣкоторые рѣдкіе случаи, какъ, напримѣръ, вывозъ соли изъ Тѣлинскихъ магазиновъ на сѣверъ во время отступленія послѣ Мукденскаго сраженія, когда было уплочено по 24 коп. за пудо-версту. (Печ. отч. упр. трансп., т. III, стр. 77).
479. Печ. отч. упр. трансп., т. III, стр. 115 и 151.
480. Прик. К-щаго арміей 6 августа 1904 г. № 581.
481. Прик. К-щаго арміей 20 мая 1904 г. № 327.
482. Отн. инт-та арміи къ н-ку Шт. 30 мая 1904 г. № 4735. (Д. В.-У. А. № 36539, стр. 1).
483. Тел. н-ка в. с. арміи к-ру 4-го Сиб. корп. 17 іюня 1904 г. № 2038. (Д. В.-У. А. № 36539, стр. 132).
484. Тел. инт-та 2-го Сиб. корпуса инт-ту арміи 28 іюля 1904 г. № 22. (Д. В.-У. А. № 36539, стр. 576).
485. Тел. ген.-кв-ра инт-ту арміи 3 августа 1904 г. № 7683. (Д. В.-У. А. № 36539, стр. 661).
486. Тел. н-ка Шт. н-ку в. с. 24 іюля 1905 г. № 7281. (Тамъ же, стр. 549).
487. Рап. н-ка трансп. н-ку в. с. при Гл-щемъ 10 ноября 1904 г. № 5257. (Д. В.-У. А. № 36540, стр. 421).
488. Не считая въ его составѣ крайнихъ лѣвофланговыхъ отрядовъ генерала Маслова и полк. Мадритова, изъ которыхъ первый отрядъ довольствовался частью подвозами на вольнонаемныхъ транспортахъ, частью мѣстными средствами, второй же —почти исключительно послѣднимъ способомъ.
489. Сводъ матер. къ отч. по интенд. части, стр. 132.
490. Журналъ совѣщ. 5 января 1905 г. о порядкѣ передачи транспортовъ во II армію. (Д. В.-У. А. № 41312, стр. 57).
491. Печ. отч. упр. трансп., т. III, и отчеты упр. трансп. I, II и III Маньчжурскихъ армій.
492. Среднее разстояніе перевозки получается при дѣленіи числа выработанныхъ пудоверстъ на число пудовъ.
493. Печ. отч. упр. трансп., т. III, стр. 114.
494. Произведеніе числа наличныхъ повозокъ или вьюковъ на число дней со дня сформированія транспорта до 25 февраля 1905 г. составляетъ повозко и вьюко-дни.

495. Печ. отч. упр. трансп., т. III, стр. 91.
496. Тамъ же, стр. 156.

Къ главѣ XVI, «Этапная служба».

497. Докладъ н-ка Шт. К-щему арміей 14 марта 1904 г. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9065, стр. 44).
498. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 38784, стр. 33).
499. Тамъ же, стр. 40.
500. Тел. г.-ад. Куропаткина генералу Линевичу 18 февраля 1904 г. № 36. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9065, стр. 28).
501. Журналъ совѣщанія 20 февраля 1904 г. (Тамъ же, стр. 48).
502. Подобная организація дѣйствовала въ 1901 г. при возвращеніи запасныхъ по Амуру и Шилкѣ къ Срѣтенску и на линіи Благовѣщенскъ—Цицикаръ.
503. 100.000 раціоновъ составляли всего лишь двухдневную дачу для арміи въ 50.000 чел., между тѣмъ разстояніе между этапами предполагалось, въ среднемъ, въ три перехода. Очевидно, основной расчетъ былъ на подвозъ по желѣзной дорогѣ, на этотъ же неприкосновенный запасъ смотрѣли лишь какъ на нѣкоторую гарантію непрерывности довольствія въ случаѣ временнаго поврежденія желѣзной дороги.
504. Кашеваровъ въ двѣ смѣны 24 чел.
Хлѣбопековъ „ „ „ 160 „
Караульныхъ „ „ „ 18—20 „
Итого 202—204 чел.
505. Этапы были намѣчены: въ Куанченцзы, Гунчжулинѣ, Сыпингаѣ, Шуанмяоцзы, Каюянѣ, Тѣлинѣ, Мукденѣ и Ляоянѣ.
506. Прик-ія войскамъ Маньчжурской арміи 26 февраля 1904 г. №№ 48 и 49.
507. Этапы были открыты: въ Ляндянсанѣ, Хоянѣ, Ланшангуанѣ, Туинпу, Сейлюджанѣ, Фынхуанченѣ, Импань Сагоуцзы и Шахецзы.
508. Промежуточный этапъ былъ открытъ въ д. Сяолинцзы между Ляояномъ и Ляндянсанемъ, а остановочный пунктъ—въ д. Вамбатай между Ляояномъ и Сяолинцзы. Затѣмъ 27 іюля былъ открытъ этапъ въ д. Кавлицунъ между Ляояномъ и Вамбатаемъ.
509. Тел. генерала Трусова н-ку Шт. арміи 4 апрѣля 1904 г. № 682. (Д. В.-У. А. № 41352, стр. 1).
510. Тел. генерала Засулича н-ку Шт. арміи 3 апрѣля 1904 г. № 12. (Тамъ же, стр. 56).
511. Отн. ген.-кв. къ н-ку в. с. арміи 8 апрѣля 1904 г. № 2451. (Тамъ же, стр. 168).
512. Съ уплатою по 3 рубля за ночлегъ роты. Кратк. отч. о мѣропріятіяхъ, принятыхъ по упр. в. сообщ. арміи до мая 1904 г. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9065, стр. 4).
513. По одному госпиталю находилось въ Ланшангуанѣ и Фынхуанченѣ.
514. Отн. ген.-кв. къ н-ку в. с. арміи 18 марта 1904 г. № 1518. (Д. В.-У. А. № 36486, стр. 1).
515. Резолюція К-щаго арміей на тел. н-ка 5-й В.-С. стр. див. 2 апр. № 2030. (Д. В.-У. А. № 36486, стр. 74 и 75).
516. Этапы были открыты: въ Хайченѣ, Симученѣ, Сяопинлинъ, Стахоцзы, Сюянѣ, Ууласа, Ситоинцзы и Дагушанѣ. (Прик. в. Маньчж. арміи 18 марта 1904 г. № 91).
517. Этапъ Инченцзы, между Хайченомъ и Симученомъ, былъ открытъ 21 іюня 1904 г. (Прик. в. Маньчж. арміи 28 іюня 1904 г. № 365).
518. Отн. ген.-кв. къ н-ку в. с. арміи 13 апрѣля 1904 г. № 9699. (Д. В.-У. А. № 36488, стр. 1)
519. Ампинъ, Ляндигей, Фанцзяпуцзы, Чагоцзяцзы (Тончжую) и Саймацзы. Тел. подп. Пукалова 24 апрѣля 1904 г. № 53. (Д. В.-У. А. № 36488, стр. 26).
520. Докладъ н-ка в. с. арміи 5 іюня 1904 г. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9066, стр. 22).

521. Рапортъ шт.-ротм. пограничной стражи Черноглазова 2 апрѣля 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36487, стр. 2).
522. Докладъ н-ка в. с. арміи 13 августа 1904 г. № 6296. (Д. В.-У. А. № 36487, стр. 7).
523. Салинъ и Сяобейхэ.
524. Первая дорога: Айсандзянъ, Мехаосанъ, Тинчанъ, Хуанди, пер. Фейшунлинъ 2-й, Тулинза, Хуанхуадянъ, Фынхуанченъ; вторая дорога: Хайченъ, Симученъ, Пханцзянцза, пер. Пхайлинъ, Тулинза и далѣе по первой дорогѣ; третья дорога: Кайчжоу, Каодятунь, Тамярлгоу, пер. Чипанлинъ, Сюянь, Таянгоу, Чинбокинъ, Фынхуанченъ. Докладъ н-ка в. с. арміи 30 мая 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36489, стр. 1).
525. Докладъ н-ка в. с. арміи 19 іюля 1904 г. № 5456. (Д. В.-У. А. № 36493, стр. 12).
526. Тел. К-щаго арміей н-ку в. с. 22 іюля 1904 г. (безъ номера). (Д. В.-У. А. № 36539, стр. 544).
527. Тел. ген.-кв. н-ку в. с. арміи 22 іюля 1904 г. № 7190. (Д. В.-У. А. № 36489, стр. 6).
528. На восточной дорогѣ Ляоянъ — Синпу — Айсандзянъ были открыты этапы въ д. Наньбаличжуанъ и д. Чиндятунь; на средней дорогѣ Ляоянъ—Айсандзянъ—въ д. Шахэ; на западной дорогѣ Ляоянъ—Дунтай—Айсандзянъ—въ д. Чуцзяпуцзы и д. Дунтай. (Прик-іе в. Маньчж. арміи 31 іюля 1904 г. № 458).
529. Рап. н-ка эт. н-ку в. с. арміи 17 августа 1904 г. № 2415. (Д. В.-У. А. № 36493, стр. 54).
530. Тел. н-ка Шт. н-ку в. с. арміи 29 іюля 1904 г. № 7528. (Тамъ же, стр. 28).
531. Рап. н-ка эт. н-ку в. с. арміи 15 августа 1904 г. № 2376. (Тамъ же, стр. 57).
532. За всю навигацію 1904 г. число довольствовавшихся на эт. Покровка достигло. 1.986 чел., Благовѣщенскъ—4.842, Лахасусу—592 и Сяньсинъ—13.880. (Д. В.-У. А. № 41285).
533. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 38784, стр. 39).
534. Докладъ н-ка Шт. 27 августа 1904 г. № 6483. (Д. В.-У. А. № 36494, стр. 4).
535. Докладъ н-ка Шт. 23 сентября 1904 г. № 7216. (Д. В.-У. А. № 36493, стр. 63).
536. Военныя дороги предполагалось открыть въ слѣдующихъ направленіяхъ: 1) вслѣдъ за Ляохэйскимъ отрядомъ продолжить линію Мукденъ—Синминтинъ устройствомъ новаго этапа въ д. Таминтунь; 2) за 5-мъ Сиб. корпусомъ открыть этапъ въ д. Тачидунза; 3) за правой колонной Западнаго отряда—на ст. ст. Шахэ и Янтай и въ д. Янсулинза; 4) за лѣвой колонной Западнаго отряда—на Мандаринской дорогѣ, въ д.д. Бейтапу, Панхепу и Янтай; 5) за общимъ резервомъ—въ д.д. Туцзяцзы, Шіасандза и копи-Янтай; 6) за правой колонной Восточнаго отряда—въ д.д. Тавагоуцза, Тайдямяуза, Фыньдяпу и Ліухецзы; 7) за средней колонной Восточнаго отряда—въ д.д. Хаолинзай, Баньюпуза и Тавангоу; 8) за лѣвой колонной Восточнаго отряда — въ д.д. Шихуйченъ, Пацзяцзы и Кицсясогоу, отъ Шихуйчена на отвѣтвленіи за отрядомъ генерала Ренненкампфа—этапъ въ д. Мадзядань.
537. Были при наступленіи открыты этапы: на 4-й дорогѣ въ д. Бейтапу, на 5-й—въ д. Санлинцза, на 6-й—въ д.д. Тавагоуцза и Тайпиньсянъ, на 7-й—въ д. Хаолинзай и на 8-й—въ д. Мадзядань и нѣсколько позже, уже по окончаніи сраженія на р. Шахэ (20 октября),—въ д. Тадьялаза (вмѣсто Пацзяцзы).
538. Рапортъ генерала Надарова К-щему арміей 15 октября 1904 г. № 8244. (Д. В.-У. А. № 36495, стр. 1).
539. Докладъ н-ка Шт. К-щему арміей 12 ноября 1904 г. № 8479. (Тамъ же, стр. 3).
540. Для правой группы войскъ предполагались дороги: 1) Мукденъ—Мадяпу—Тадусампу—Тацзыфанъ съ этапами Мадяпу, Тадусампу и Тацзыфанъ; 2) вдоль желѣзной дороги съ этапомъ на ст. Шахэ, и 3) по Мандаринской дорогѣ съ этапами въ Бейтапу и Янтай. Для центральной группы: 1) Мукденъ—Санлинцза—копи-Янтай съ этапами въ д.д. Санлинцза, Шіесанцза и копи-Янтай; 2) Санлинцза—Фындяпу—Каудяпуцза съ этапами въ д.д. Фындяпу, Ліухецзы и Каудяпуцза. Для лѣвой группы: 1) Тавагоуцза—Тайпиньсянъ—Беньсиху съ этапами въ д.д. Тавагоуцза, Тайпиньсянъ, Баньяпуза, Тавангоу и Беньсиху; 2) Фушунъ—Шихуйченъ—Танигоу—Уйнюнинъ—Беньсиху съ этапами въ д.д. Шихуйченъ, Танигоу, Чуйгяпуза и Уйнюнинъ. Докладъ н-ка в. с. $\frac{\text{30 ноября}}{\text{10 декабря}}$ 1904 г. (Д. В.-У. А. № 41350, стр. 18).

541. На желѣзной дорогѣ—въ Сухудяпу и Даваньганьпу, за крайнимъ правофланговымъ отрядомъ—въ д. Сяосинментунь.
542. Докладъ н-ка в. с. арміи 24 ноября 1904 г. № 8801. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9067, стр. 118).
543. Пред-іе н-ка в. с. н-ку этап. 27 ноября 1904 г. № 7111. (Тамъ же, стр. 108).
544. Фандятунь, Илу, Синченпу и Ліушантунь.
545. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 41285, стр. 25).
546. Рап. н-ка эт. н-ку в. с. арміи 30 сентября 1904 г. № 3049. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9071, стр. 28).
547. Расчетъ личнаго состава былъ слѣдующій:

Должностные:	Этапъ I разр.	Этапъ II разр.	Этапъ III разр.
Фельдфебель	1	1	1
Каптенармусовъ	2	1	1
Артельщиковъ	3	2	1
Кашеваровъ	8	3	2
Хлѣбопековъ.	12	4	2
Обозныхъ	10	6	4
Сторожей помѣщеній для проходящихъ командъ.	6	3	2
Мастеровыхъ.	10	6	3
Поваръ и прислуга при офицерск. помѣщеніи .	5	4	2
Ламповщикъ	1	1	1
Пастуховъ и рѣзчиковъ скота	3	2	2
Полицейскихъ	10	4	3
Ежедневный расходъ:			
Дежурныхъ по командѣ и кухнѣ на двѣ смѣны .	4	4	2
Дневальн. на двѣ смѣны .	8	4	2
Караулъ	68 (10 постовъ).	56 (8 постовъ).	28 (4 поста).
Конвой для почты, офицеровъ и арестованныхъ.	32	18	15
Караулъ въ судъ.	4	—	—
Конно-полицейскіе и проводники командъ и офицеровъ	24	12	8
Командированные для закупокъ скота, фуража и проч.	10	8	4
Запасныхъ	29	11	7
Итого. . .	250	150	90

(Печ. отч. упр. этаповъ I Маньчжурской арміи, стр. 27).
548. Прик. в. арміи 18 марта 1904 г. № 91.
549. Отн. ген.-кв. къ н-ку в. с. арміи 9 апрѣля 1904 г. № 2488. (Д. В.-У. А. № 36486, стр. 95).
550. Предп-іе н-ка Шт. н-ку в. с. 16 апрѣля 1904 г. № 2849. (Д. В.-У. А. № 36488, стр. 18).
551. Въ Ляоянѣ—74 чел., въ Сяолинцзы—25 чел., въ Ланшангуань—21 чел.
552. Рап. н-ка этаповъ н-ку в. с. арміи 30 іюля 1904 г. № 1914. (Д. В.-У. А. № 36493, стр. 30).
553. Тел. к-ра 3-го Сиб. корп. н-ку в. с. арміи 31 августа 1904 г. № 4484. (Д. Об. Арх. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9066, стр. 269).
554. Тел. В. Мин. Гл-щему 23 октября 1904 г. № 6093. (Д. Об. Арх. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9067, стр. 23).
555. Тел. н-ка Шт. н-ку в. с. при Гл-щемъ 7 ноября 1904 г. № 506. (Тамъ же, стр. 54).

556. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 300).

557. Неодинаковый численный составъ этапныхъ частей и нѣкоторое превышеніе надъ утвержденными штатами (250 чел. въ ротѣ) объясняются тѣмъ, что на этапахъ сохранились еще этапныя команды, накопившіяся въ первый періодъ кампаніи и не принятыя къ учету при формированіи спеціальныхъ этапныхъ войскъ.

558. Отч. эт. упр. II Маньчжурской арміи. (Д. В.-У. А. № 38803, стр. 4).

559. Куанченцзы, Фанцзятунь, Гунчжулинъ и Годзядань.

560. Печ. отч. эт. упр. I Маньчжурской арміи, стр. 15.

561. Отч. упр. II Маньчжурской арміи. (Д. В.-У. А. № 38803, стр. 8 и 9).

562. Печ. отч. н-ка в. с. III Маньчжурской арміи, стр. 135.

563. Вѣдомость ежедневнаго наряда эт. Гунчжулинъ. (Д. В.-У. А. № 38794, стр. 81).

564. Тел. Гл-щаго н-ку в. с. при Гл-щемъ 4 декабря 1904 г. № 2263. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9180, стр. 558).

565. Приказъ Гл-щаго 4 апрѣля 1905 г. № 476.

566. Печ. отч. шт. тыла. (Д. В.-У. А. № 38789, стр. 68—74).

567. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 99).

568. Тел. н-ка Упр. В. С. Гл. Шт. въ Шт. арміи 20 апрѣля 1904 г. № 2259. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 98).

569. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Тамъ же, стр. 99).

570. Тамъ же.

571. Тамъ же.

572. Тамъ же, стр. 100.

573. Тел. Гл-щаго В. Мин-ру 17 декабря 1904 г. (безъ номера). (Тамъ же, стр. 158).

574. Изъ 144 офицеровъ на этапныхъ должностяхъ въ I арміи было только 81, остальные состояли въ охранныхъ частяхъ. Въ прочихъ двухъ арміяхъ такого подраздѣленія сдѣлать нельзя, такъ какъ въ нихъ охрана тыловыхъ путей неслась тѣми же этапными войсками и особыхъ частей для этого не формировалось.

575. Ст. 37—40 прил. 9 къ положенію о полевомъ управленіи войскъ въ военное время.

576. Прик. в. Маньчжурской арміи 26 февраля 1904 г. № 44.

577. Печ. отч. эт. упр. I Маньчжурской арміи, стр. 7.

578. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 101).

579. Тамъ же.

580. Приказъ в. Маньчжурской арміи 8 іюня 1904 г. № 400.

581. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 102).

582. Печ. отч. упр. эт. I Маньчжурской арміи, стр. 8.

583. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 150 и 151).

584. Рап. ген. шт. подполк. Гаврилица Гл-щему 2 декабря 1904 г. № 237. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9067, стр. 238).

585. Тел. н-ка в.-окр. упр. К-щему арміей 19 апрѣля 1904 г. № 1038. (Д. В.-У. А. № 36521, стр. 102).

586. Высоч. повелѣніе 13 мая 1904 г. (Д. В.-У. А. № 41349, стр. 518).

587. Приказъ Нам-ка 28 мая 1904 г. № 448.

588. Совѣщаніе комиссіи подъ предсѣдательствомъ помощника н-ка жел.-дор. отдѣла Штаба Намѣстника и при участіи: прокурора Портъ-Артурскаго окружного суда, представителей отъ управленія Кит. Вост. ж. д., жандармской полиціи и жел.-дор. отдѣла Штаба Намѣстника состоялось 19 сентября 1904 г. Докл. н-ка в. с. при Гл-щемъ 24 апрѣля 1905 г. № 281. (Д. В.-У. А. № 41349, стр. 518).

589. Письмо Министра Финансовъ Гл-щему 7 января 1905 г. № 130. (Тамъ же, стр. 520).

590. Тел. Гл-щаго Министру Вн. Дѣлъ 24 апрѣля 1905 г. № 1999. (Тамъ же, стр. 521).

591. Тел. Мин-ра Вн. Дѣлъ Гл-щему 4 мая 1904 г. № 3882. (Тамъ же, стр. 552).

592. Тел. н-ка Шт. арміи н-ку в.-окр. управленій 6 апрѣля 1904 г. № 2719. (Д. В.-У. А. № 41427, стр. 28).

593. Приказъ К-щаго арміей 24 апрѣля 1904 г. № 216.

594. Приказъ н-ка в.-окр. управленій 24 апрѣля 1904 г. № 228.

595. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 102).

596. Тамъ же, стр. 103.

597. Обязательное постановленіе 2 октября 1904 г. Отч. штаба тыла. (Д. В.-У. А. № 38789, стр. 4).
598. Обязат. постановленіе 21 декабря 1904 г. (Тамъ же).
599. Обязат. постановленіе 8 февраля 1905 г. (Тамъ же).
600. Обязат. постановленіе 2 апрѣля 1905 г. (Тамъ же).
601. Общія основанія военно-полицейскаго и жандармскаго надзора въ предѣлахъ раіона, подвѣдомственнаго н-ку в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 41337, стр. 226).
602. Отч. штаба тыла. (Д. В.-У. А. № 38789, стр. 59).
603. Тамъ же, стр. 61.
604. Тамъ же, стр. 60.
605. Тамъ же, стр. 60.
606. Тел. н-ка Шт. Нам-ка н-ку Шт. арміи 17 мая 1904 г. № 2799. (Д. В.-У. А. № 41427, стр. 95).
607. Тел. н-ка в. с. арміи н-ку Шт. 4 октября 1904 г. № $\frac{350}{2866}$ (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9066, стр. 344).
608. Отч. н-ка в. с. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38878, стр. 153).
609. Прик-іе Гл-щаго 9 января 1905 г. № 39.
610. Заготовка этихъ двухъ видовъ довольствія почти всецѣло легла на войска (см. наст. томъ, часть I, гл. V, „Интендантская часть").
611. Печатн. отч. эт. упр. I Маньчж. арміи, стр. 16.
612. Для полицейской службы на каждомъ этапѣ было отъ 3 до 10 пѣшихъ и отъ 4 до 12 конныхъ нижнихъ чиновъ.

Къ главѣ XVII, «Телеграфъ и почта».

613. Отн. врем. канц. н-ка въ Гл. Шт. 5 января 1904 г. № 12. (Тамъ же, стр. 5).
614. Тел. н-ка Вр. Шт. Нам-ка въ Гл. Шт. 5 января 1904 г. № 68. (Д. В.-У. А. № 36610, стр. 6).
615. Отч. почт.-тел. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38952, стр. 1).
616. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 38787, стр. 55).
617. Пред-іе Шт. Нам-ка Упр-щему почт.-тел. ч. Квант. области 26 января 1904 г. № 471. (Д. В.-У. А. № 36610, стр. 19).
618. Тел. н-ка Приам. п.-тел. окр. въ Шт. Нам-ка 9 февраля 1904 г. № 3430. (Д. В.-У. А. № 36543, стр. 14).
619. Тел. Мин. Вн. Дѣлъ Нам-ку 29 января 1904 г. № 1194. (Д. В.-У. А. № 36610, стр. 28).
620. Пред-іе Шт. Нам-ка н-ку шт. Квант. области 29 января 1904 г. № 563 и н-ку шт. Приам. в. окр. 30 января 1904 г. № 691. (Д. В.-У. А. № 36610, стр. 24 и 33).
621. Этотъ ускоренный способъ заключался въ установленіи непосредственнаго телеграфнаго сообщенія между Петербургомъ и Мукденомъ безъ перепріема на промежуточныхъ станціяхъ.
622. Тел. Мин. Вн. Дѣлъ Нам-ку 7 января 1904 г. № 351. (Д. В.-У. А. № 36610, стр. 106).
623. Записка н-ка пол. упр. п. и тел. арміи безъ номера и числа. (Тамъ же, стр. 170).
624. Тел. и. д. н-ка жел. отд. Шт. Нам-ка н-ку пол. упр. п. и тел. арміи 10 марта 1904 г. № 527. (Тамъ же, стр. 330).
625. Докладъ н-ка в. с. арміи 9 апрѣля 1904 г. (Тамъ же, стр. 438).
626. Тел. н-ка пол. упр. поч. и тел. арміи н-ку в. с. 4 апрѣля 1904 г. № 2876. (Д. В.-У. А. № 36543, стр. 129).
627. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 38784, стр. 55).
628. Тел. н-ка Упр. В. С. Гл. Шт. въ Шт. Нам-ка 4 февраля 1904 г. № 465. (Д. В.-У. А. № 36610, стр. 84).
629. Тел. Нам-ка Мин. Внутр. Дѣлъ 20 февраля 1904 г. № 262. (Тамъ же, стр. 211).

630. Тел. н-ка Упр. В. С. Гл. Шт. въ Шт. арміи 19 марта 1904 г. № 1585. (Д. В.-У. А. № 36610, стр. 465).
631. Приказъ Гл-щаго 25 декабря 1904 г. № 363.
632. Тел. Н-ка Гл. Шт. н-ку Шт. Гл-щаго 2 декабря 1904 г. № 7506. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9189, стр. 529).
633. Отч. поч.-тел. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38952, стр. 2).
634. Тамъ же, стр. 17.
635. Тамъ же, стр. 16.
636. Тел. н-ка Приам. п.-тел. окр. въ Шт. арміи 5 марта 1904 г. № 6029. (Д. В.-У. А. № 36543, стр. 118).
637. Рап. н-ка пол. упр. п. и тел. арміи 28 апрѣля 1904 г. № 6573. (Тамъ же, стр. 297).
638. Тел. н-ка Шт. н-ку пол. упр. п. и тел. 11 февраля 1904 г. (Тамъ же, стр. 26).
639. Тел. н-ка пол. упр. п. и тел. н-ку в. с. арміи 9 марта 1904 г. № 3037. (Тамъ же, стр. 122).
640. Отн. ген.-кв. къ н-ку в. с. арміи 25 марта 1904 г. № 1763. (Тамъ же, стр. 160).
641. Рап. н-ка пол. упр. п. и тел. н-ку в. с. арміи 2 іюля 1904 г. № 11366. (Тамъ же, стр. 359).
642. Рап. н-ка пол. упр. п. и тел. н-ку в. с. 13 іюля 1904 г. № 12357. (Тамъ же, стр. 373).
643. Тел. ген.-кв. н-ку в. с. арміи 12 іюля 1904 г. № 6881. (Тамъ же, стр. 369).
644. Рап. н-ка пол. упр. п. и тел. н-ку в. с. арміи 20 августа 1904 г. № 12747. (Тамъ же, стр. 358).
645. Отч. н-ка п.-тел. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38952, стр. 19).
646. Тел. н-ка пол. упр. п. и тел. н-ку в. с. арміи 29 августа 1904 г. № 5382. (Д. В.-У. А. № 36543, стр. 409).
647. Предп. н-ка Шт. н-ку в. с. арміи 30 августа 1904 г. № 8785. (Тамъ же, стр. 415).
648. Отч. н-ка п.-тел. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38952, стр. 19).
649. Тамъ же.
650. Записка ген.-кв. н-ку в. с. арміи 17 сентября 1904 г. № 9637. (Д. В.-У. А. № 36543, стр. 461).
651. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 38784, стр. 58).
652. Отч. н-ка п.-тел. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38952, стр. 20).
653. Подвѣшиваніе новыхъ проводовъ на столбахъ желѣзнодорожнаго телеграфа Кит. Вост. ж. д. было невозможно, такъ какъ эти столбы и безъ того были перегружены.
654. Отч. н-ка п.-тел. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38952, стр. 21).
655. Изъ нихъ: почт.-тел. отд. Шт. Гл-щаго было построено 335 вер., на которыхъ подвѣш. 523 вер. пров.

Пол. упр. п. и тел. I арміи было построено 813 вер., на которыхъ подвѣш. 1.195 вер. пров.
„ „ II „ „ 365 „ „ 825 „
„ „ III „ „ 405 „ „ 480 „

656. Печ. отч. н-ка в. с. I Маньчж. арміи, стр. 45.
657. Отч. н-ка п.-тел. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38952, стр. 22).
658. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 41285, стр. 95).
659. Тамъ же.
660. Тел. ген.-кв. н-ку шт. тыла 30 іюня 1905 г. № 9843. (Д. В.-У. А. № 38784, стр. 30).
661. Тел. Гл-щаго гл. нач. тыла 12 февраля 1905 г. № 828. (Д. В.-У. А. № 41285, стр. 31).
662. Тамъ же.
663. Тел. ген.-кв. н-ку шт. тыла 25 апрѣля 1905 г. № 4890. (Д. В.-У. А. № 38784, стр. 32).
664. Отч. н-ка в. с. тыла. (Д. В.-У. А. № 41285, стр. 32).
665. Тамъ же.
666. Отч. инсп. инж. II Маньчж. арміи, стр 37. (Арх. Гл. Инж. Упр.).
667. Легкій наземный проводъ, употребляемый для временнаго пользованія во время боя.
668. Докладъ н-ка Шт. арміи 3 марта 1904 г. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9065, стр. 44).
669. Армія въ то время состояла изъ 5 Восточно-Сибирскихъ стр. дивизій и вторыхъ бригадъ 31-й и 35-й пѣх. дивизій.
670. Отч. инсп. инж. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38919, стр. 35).
671. Тамъ же, стр. 69.

672. Отч. инсп. инж. II Маньчж. арміи, стр. 57. (Арх. Гл. Инж. Упр.).
673. Не считая линіи къ отряду генерала Ренненкампфа, на каждой были подвѣшены провода полевого телеграфа.
674. Отч. инсп. инж. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38919, стр. 73).
675. Тел. н-ка Шт. Нам-ка н-ку Шт. арміи 6 іюня 1904 г. № 3253. (Д. В.-У. А. № 36543, стр. 325).
676. Зап. ген.-кв. н-ку в. с. арміи 24 ноября 1904 г. № 1643. (Тамъ же, стр. 561).
677. Тел. сигн. общ. въ штабъ арміи 23 февраля 1904 г. (Д. В.-У. А. № 36610, стр. 214).
678. Первые два комплекта стоили 90.000 долларовъ, вторые 10 комплектовъ—50.000 долларовъ.
679. Докладъ н-ка в. с. при Гл-щемъ 9 января 1905 г. № 46. (Д. В.-У. А. № 41329, стр. 8).
680. Отч. инсп. инж. при Гл-щемъ. (Д. В.-У. А. № 38919, стр. 77).
681. Отч. н-ка инж. тыла. (Д. В.-У. А. № 38787, стр. 12).
682. Рап. шт. крѣп. въ Шт. арміи 22 февраля 1904 г. № 1131. (Д. В.-У. А. № 40806, стр. 1).
683. Тел. ген.-кв. Шт. Нам-ка н-ку Шт. арміи 2 мая 1904 г. № 2471. (Тамъ же, стр. 8).
684. Тел. ген.-кв. Шт. арміи въ Шт. Нам-ка 3 мая 1904 г. № 3773. (Тамъ же, стр. 9).
685. Тел. ком-ра 4-й бриг. погр. стр. въ Шт. арміи 30 августа 1904 г. № 10819. (Тамъ же, стр. 12).
686. Докладъ н-ка Шт. арміи 22 мая 1904 г. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9189, стр. 189).
687. Рап. н-ка пол. упр. п. и тел. 8 іюля 1904 г. № 11902. (Тамъ же, стр. 236).
688. Тел. Мин. П. Сооб. Гл-щему 28 ноября 1904 г. № 3180. (Тамъ же, стр. 512).
689. Тел. Мин. Вн. Д. Гл-щему 20 октября 1904 г. № 3649. (Тамъ же, стр. 267).
690. Докладъ н-ка Шт. 6 октября (безъ числа) № 9012. (Тамъ же, стр. 266).
691. Ген. шт. г.-м. Ивановъ, состоявшій въ распоряженіи н-ка в. с. арміи.
692. Цирк. отн. н-ка в. с. арміи ком-рамъ корпусовъ 27 октября 1904 г. №№ 6252—6259. (Д. Об. Ар. Гл. Шт. Гл. Оп. Вр. Хр. № 9189, стр. 381).
693. Тел. Гл-щаго Мин-ру Вн. Д. 3 декабря 1904 г. № $\frac{3737}{10183}$. (Тамъ же, стр. 527).
694. Перечень неисправностей и упущеній, замѣченныхъ при ревизіи. (Д. В.-У. А. № 41323, стр. 19).
695. Отч. н-ка п.-тел. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38952, стр. 9).
696. Изъ этого числа около 7% приходится на долю абонементной корреспонденціи и бандеролей и 93% на долю простыхъ закрытыхъ и открытыхъ писемъ.
697. Число телеграммъ выражено въ 20-словныхъ телеграммахъ.
698. Отч. н-ка п.-тел. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38952, печ. отч. н-ка в. с. I и III Маньчж. армій и отч. н-ка в. с. II арміи. (Д. В.-У. А. № 38876).
699. Приказъ Нам-ка 5 февраля 1904 г. № 105.
700. Приказъ Нам-ка 13 февраля 1904 г. № 132.
701. Прик-іе Нам-ка 29 февраля 1904 г. № 22.
702. Тел. н-ка Шт. Нам-ка н-ку Шт. арміи 11 апрѣля 1904 г. № 1792. (Д. В.-У. А. № 38913, стр. 97).
703. Приказаніе Гл-щаго 17 января 1905 г. № 68.
704. Тел. н-ка Гл. Шт. н-ку Шт. арміи 25 ноября 1904 г. № 8691. (Д. В.-У. А. № 38913, стр. 10).
705. Отч. ценз. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38913, стр. 13).
706. Приказаніе Гл-щаго 6 февраля 1904 г. № 141.
707. Прик. по упр. ген.-кв. части Пол. Шт. 29 марта и 1 апрѣля 1904 г. №№ 7 и 8. (Д. В.-У. А. № 38913, стр. 105).
708. Съ 1 января 1905 г., когда началась регистрація цензируемыхъ телеграммъ, и до 1 октября того же года было пропущено черезъ цензуру 1.978 депешъ, изъ которыхъ въ январѣ—331, февралѣ—433, мартѣ—114, апрѣлѣ—212, маѣ—246, іюнѣ—195, іюлѣ—201, августѣ—193 и сентябрѣ—53. Наибольшее суточное число депешъ было 19 февраля 1905 г.—35. Отч. ценз. отд. Штаба Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38913, стр. 19).
709. Отч. ценз. отд. Шт. Гл-щаго. (Тамъ же, стр. 24).
710. Тамъ же, стр. 125.

711. Тел. н-ка Шт. Гл-щаго Н-ку Гл. Шт. 18 апрѣля 1905 г. № 387. (Д. В.-У. А. № 38913, стр. 38).
712. Тел. н-ка Шт. Нам-ка Н-ку Гл. Шт. 15 марта 1904 г. № 1090. (Тамъ же, стр. 41).
713. Тел. н-ка Шт. Гл-щаго Н-ку Гл. Шт. 13 іюля 1905 г. № 778. (Тамъ же, стр. 42).
714. Тел. Гл-щаго Воен. Мин. 20 іюля 1905 г. № 8506. (Тамъ же, стр. 126).
715. Выводы о военной цензурѣ. (Д. В.-У. А. № 38912, стр. 2).
716. Тамъ же, стр. 3—5.
717. Тамъ же, стр. 15.
718. Тамъ же, стр. 16.
719. Тел. Нам-ка Воен. Мин. 13 февраля 1904 г. № 360. (Д. В.-У. А. № 38913, стр. 45).
720. Тел. н-ка Шт. арміи н-ку Шт. Нам-ка 17 апрѣля 1904 г. № 2865. (Тамъ же, стр. 52).
721. Тел. н-ка Шт. арміи н-ку Шт. Нам-ка 20 апрѣля 1904 г. № 3080. (Тамъ же, стр. 53).
722. Тел. Нам-ка Мин. Ин. Дѣлъ 23 апрѣля 1904 г. (безъ номера). (Тамъ же, стр 54).
723. Тел. ген.-кв. въ Шт. Нам-ка 1 мая 1904 г. № 3636. (Тамъ же).
724. Корреспондентъ газеты „La tribuna"—г. Пардо и корреспондентъ „Colliers Weckly" и „Illustrirte Zeitung"—г. Эмерсонъ.
725. Докладъ ген.-кв. 26 марта 1904 г. № 94. (Д. В.-У. А. № 41076, стр. 1).
726. Тел. К-щаго арміей Нам-ку 2 апрѣля 1904 г. № 2030. (Тамъ же, стр. 4).
727. Тел. Нам-ка К-щему арміей 17 апрѣля 1904 г. № 2047. (Тамъ же, стр. 35).
728. Первымъ радакторомъ военной газеты былъ назначенъ г. Янчевецкій, состоявшій въ прикомандированіи къ Полевому Штабу арміи и занимавшій штатную должность редактора издававшихся въ Хабаровскѣ „Приамурскихъ Вѣдомостей". Затѣмъ съ сентября 1904 г. до конца кампаніи—7-го Сиб. каз. полка сотникъ Пиленко.
729. При-іе в. арміи 24 мая 1904 г. № 260.
730. Отн. ген.-кв. къ н-ку в. с. арміи 25 мая 1904 г. № 4808. (Д. В.-У. А. № 41076, стр. 55).
731. Тел. Гл-щаго гл. н-ку тыла 19 марта 1905 г. № 3289. (Д. В.-У. А. № 41077, стр. 15).
732. Докладъ н-ка Шт. Гл-щему 12 октября 1905 г. (безъ номера). (Тамъ же, стр. 133)

Къ главѣ XVIII, «Топографическія работы».

733. Выборка о положеніи топографическаго дѣла въ арміи къ концу 1904 г. (Арх. В.-Топ. Упр. Ген. Шт. д. № 35, 1904 г., стр. 110).
734. Тел. н-ка Шт. арміи въ Гл. Штабъ 24 марта 1904 г. № 589. (Тамъ же).
735. Тел. н-ка В.-Топ. Упр. Гл. Шт. н-ку Шт. арміи 26 марта 1904 г. № 87. (Тамъ же).
736. 1—начальникъ съемки, 2—астронома, 1—тріангуляторъ, 2—начальника отдѣленій и 14—съемщиковъ.
737. 1—астрономъ, 3—тріангулятора и 21—съемщикъ.
738. Выборка о положеніи топографическаго дѣла въ арміи къ концу 1904 г. (Арх. В.-Топ. Упр. Ген. Шт. д. № 35—1904 г., стр. 110).

Выяснить причину оставленія безъ отвѣта запроса Гл. Шт.—нельзя вслѣдствіе того, что всѣ дѣла топографическаго отдѣленія какъ Штаба Маньчжурской арміи, такъ и Штаба Гл-щаго за 1904 г. были утрачены при отступленіи отъ Мукдена.

739. Тел. н-ка в.-топ. отд. шт. Приам. в. окр. 19 іюня 1904 г. (безъ номера). (Тамъ же).
740. Для первой работы было командировано 9 человѣкъ, для второй—2 человѣка. Отч. топ. отд. Шт. Гл-щаго (Д. В.-У. А. № 38953, стр. 8) и отч. шт. тыла. (Д. В.-У. А. № 38789, стр. 56).
741. Отч. топ. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38953, стр. 7).
742. Тамъ же, стр. 8.
743. Справка топ. отд. Шт. Гл-щаго 27 апрѣля 1904 г. (Арх. В.-Топ. Упр. Ген. Шт. д. № 33—1904 г., стр. 17).

744. Рап. н-ка В.-Топ. Упр. Гл. Шт. Н-ку Гл. Шт. 30 декабря 1904 г. № 135. (Тамъ же, стр. 20).
745. Свѣдѣніе о штатн. и нал. составѣ Маньчж. арміи къ 1 іюня 1904 г. (Д. В.-У. А. № 41272, стр. 34).
746. Справка топ. отд. Шт. Гл-щаго 27 ноября 1904 г. (Арх. В.-Топ. Упр. Ген. Шт. д. № 33—1904 г., стр. 17).
747. Тел. К-щаго Маньчж. арміей Н-ку Гл. Шт. 26 августа 1904 г. № 8584. (Арх. В.-Топ. Упр. Ген. Шт. д. № 35—1904 г., стр. 1).
748. Отн. н-ка Канц. В. Мин-ва Н-ку Гл. Шт. 11 сентября 1904 г. № 12699. (Тамъ же, стр. 54).
749. Тел. Н-ка Гл. Шт. н-ку в.-окр. упр-ій арміи 22 сентября 1904 г. № 231. (Тамъ же, стр. 80).
750. Сколько именно было отпечатано экземпляровъ этой карты—неизвѣстно вслѣдствіе утраты дѣлъ топографическаго отдѣленія при отступленіи отъ Мукдена.
751. Справка топ. отд. Шт. Гл-щаго 27 ноября 1904 г. (Арх. В.-Топ. Упр. Ген. Шт. д. № 33—1904 г., стр. 18).
752. Тамъ же.
753. Тамъ же.
754. Отчетъ топ. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38953, стр. 8).
755. Тел. н-ка съемки въ Гл. Шт. 23 октября 1904 г., безъ номера. (Арх. В.-Топ. Упр. Ген. Шт. д. № 35—1904 г., стр. 89).
756. Тел. н-ка съемки въ Гл. Шт. 11 ноября 1904 г., безъ номера. (Тамъ же, стр. 103).
757. Тамъ же, стр. 90.
758. Тел. н-ка Шт. Гл-щаго н-ку В.-Топ. Упр. Гл. Шт. 20 ноября 1904 г. № 1341. (Тамъ же, стр. 108).
759. Справка В.-Топ. Упр. Гл. Шт. (Тамъ же, стр. 108).
760. Вѣдомость картамъ, находившимся въ литографіи Шт. Гл-щаго къ 15 марта 1905 г. (Д. В.-У. А. № 41120, стр. 49).
761. Цирк. отн. ген.-кв. Шт. Гл-щаго ген.-кв-рамъ трехъ армій 1 марта 1905 г. № 2754. (Д. В.-У. А. № 38953, стр. 9).
762. Отч. топ. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38953, стр. 12).
763. Тамъ же, стр. 11.
764. Предп. н-ка Шт. Гл-щаго н-ку Маньчж. съемки 4 марта 1905 г. № 2961. (Тамъ же, стр. 12).
765. Цирк. отн. н-ка Шт. Гл-щаго къ н-камъ Шт. трехъ армій 13 марта 1905 г. №№ 2984—2986. (Тамъ же, стр. 13).
766. Отч. топ. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38953, стр. 13).
767. Предп. ген.-кв. н-ку съемочн. отдѣленія 19 марта 1905 г. № 3252. (Тамъ же).
768. Отч. топ. отд. Шт. Гл-щаго. (Тамъ же, стр. 16).
769. Тамъ же, стр. 27.
770. 1—начальникъ съемки, 1—помощникъ, 1—секретарь, 4—астронома, 3—нач-ка отдѣленій, 21—съемщикъ и 3—помощника тріангуляторовъ. (Тамъ же, стр. 17).
771. Предп. н-ка Шт. Гл-щаго н-ку съемки 26 марта 1905 г. № 3571. (Тамъ же, стр. 17)
772. Тел. Гл-щаго В. Мин-ру 19 апрѣля 1905 г. № 4648. (Тамъ же, стр. 18).
773. Тел. Воен. Мин. Гл-щему 25 апрѣля 1905 г. № 122. (Тамъ же).
774. Докладъ ген.-квар. н-ку Шт. Гл-щаго 9 іюня 1905 г. № 665. (Д. В.-У. А. № 41120, стр. 28).
775. Отч. топ. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38953, стр. 19).
776. Отч. шт. тыла. (Д. В.-У. А. № 38789, стр. 56).
777. Тел. н-ка Шт. Гл-щаго гл. н-ку тыла 22 марта 1905 г. № 3369. (Тамъ же, стр. 57).
778. Тел. ген.-кв. Шт. Гл-щаго н-ку шт. тыла 26 марта 1905 г. № 3536. (Тамъ же).
779. Тел. Гл-щаго гл. н-ку тыла 6 апрѣля 1905 г. № 4071. (Тамъ же).
780. Тел. н-ка шт. тыла н-ку Шт. Гл-щаго 6 іюня 1905 г. № 3919. (Тамъ же, стр. 58).
781. Отн. ген.-кв. Шт. Гл-щаго н-ку шт. тыла 27 апрѣля 1905 г. № 5050. (Тамъ же).
782. Тел. ген.-кв. Шт. Гл-щаго н-ку шт. тыла 11 іюля 1905 г. № 8149. (Тамъ же).
783. Отч. топ. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38953, стр. 29).
784. Тел. н-ка Шт. Маньч. арміи н-ку в.-окр. упр-ій 22 апрѣля 1904 г. № 3169. (Д. В.-У. А. № 38789, стр. 56).
785. Отч. топ. отд. Шт. Гл-щаго. (Д. В.-У. А. № 38953, стр. 29).

786. Тамъ же, стр. 30.
787. По слѣдующему расчету: на пѣхотный и стрѣлковый полкъ—31 экз., арт. бригаду—9 экз., на штабъ дивизіи—20 экз., на штабъ корпуса—25 экз.
788. Отн. Шт. Гл-щаго въ Гл. Штабъ 5 апрѣля 1905 г. № 4137. (Д. В.-У. А. № 38953, стр. 25).
789. Прик-іе Гл-щаго 22 мая 1905 г. № 414.
790. Вѣдомости картъ, выданныхъ штабомъ военно-окружныхъ управленій и штабомъ тыла. (Д. В.-У. А. № 42697, стр. 42 и 49).
791. Вѣдомость картъ, выданныхъ Штабомъ Маньчжурской арміи и Штабомъ Гл-щаго до отступленія отъ Мукдена. (Д. В.-У. А. № 41120, стр. 50).
792. Отч. топ. отд. Шт. Гл-щаго (Д. В.-У. А. № 38953, стр. 32).
793. Изъ нихъ: 11 съемщиковъ, приступившихъ къ работѣ съ августа 1904 г., 4 съемщика, командированныхъ изъ военно-топогр. отдѣла штаба Приамурскаго воен. округа въ октябрѣ, и 18 съемщиковъ 1-й Маньчжурской съемки, прибывшихъ въ ноябрѣ того же года.
794. Изъ нихъ: 1-й Маньчжурской съемки 52 съемщика, 2-й Маньчжурской съемки—50, Хабаровской съемки—21, Харбинской группы—9.